Отдать швартовы!

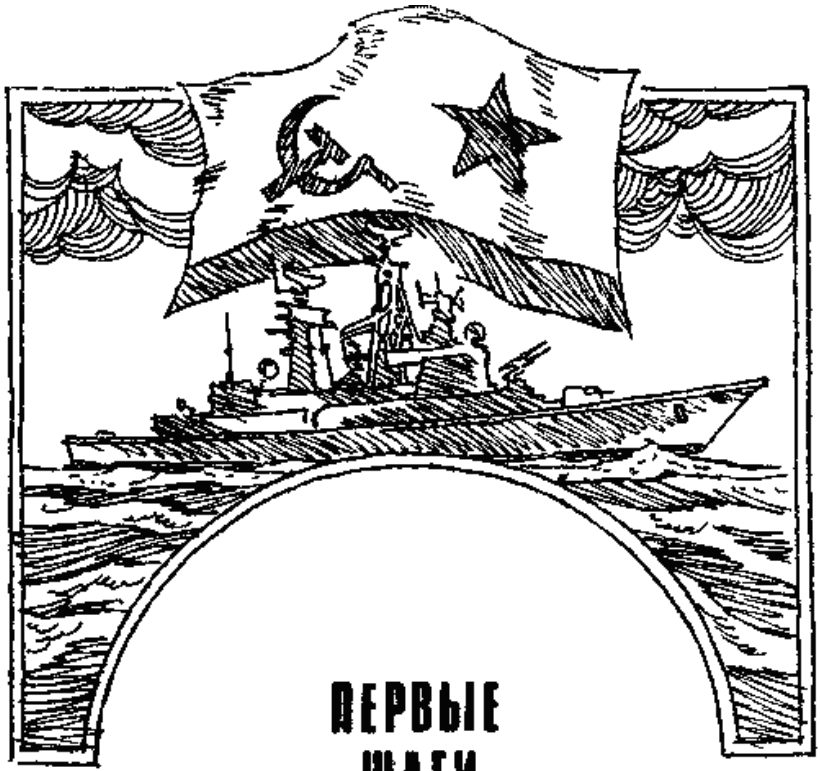
SHOUT
SHARE
IT

Annotation

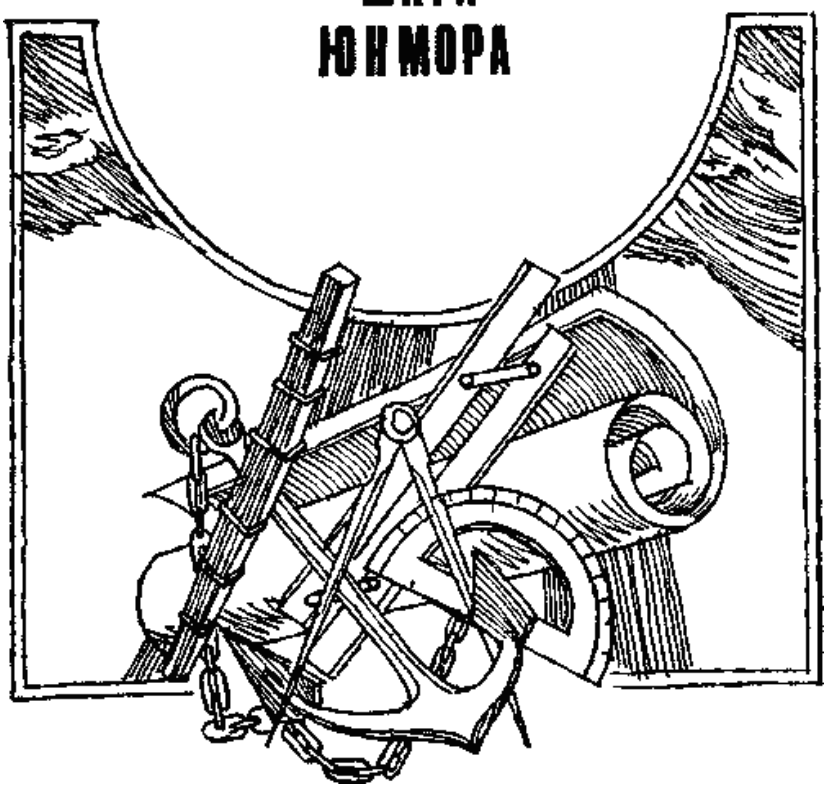
Эта книга для тех, кто мечтает о море и соленом ветре, кто дорожит флотской дружбой, кто в службе морской видит свое призвание и цель. Книга поможет ребятам сделать первые шаги на пути, который в будущем приведет их на капитанские мостики.

- Борис Иванович Багрянцев
  -
  - ДОРОГА К МОРЮ
  - САМЫЙ ПЕРВЫЙ КОРАБЛЬ МОРЯКА
  - УСТРОЙСТВО ШЛЮПОК
  - СНАБЖЕНИЕ ШЛЮПОК
  - ТАКЕЛАЖНЫЕ РАБОТЫ
  - ПЛАВУЧАЯ ПАРТА МОРЯКА
  - УПРАВЛЕНИЕ ШЛЮПКОЙ
  - ГЛАЗА И УШИ КОРАБЛЯ
  - КУДА ПОВЕРНУТЬ ШТУРВАЛ
  - МОРСКОЙ СЛОВАРЬ
    -

Борис Иванович Багрянцев
Первые шаги юнмора



ПЕРВЫЕ ШАГИ ЮНМОРА



ДОРОГА К МОРЮ

Это произошло несколько лет назад. Солнечным ветреным днем бывший базовый тральщик «Москва», давно списанный с военной службы и начисто лишившийся всех своих тралов и вооружения, ходко шел в нейтральных водах Черного моря, направляясь к берегам гостеприимной Болгарии.

Солнце уже заходило, когда на встречном курсе показался греческий сухогруз, шедший в один из наших кавказских портов. Когда суда поравнялись, произошел традиционный диалог с помощью международного свода сигналов.

— Откуда следуете?

— Из Москвы.

— Название вашего судна?

— Теплоход «Москва».

После этого сигнальщики на «греке» озадаченно смолкли. Очевидно, на сухогрузе решили, что их разыгрывают. Это и понятно. Людям, мало знакомым с нашей страной, но хорошо знающим, что Москва лежит в глубине континентальной части страны, трудно было себе представить такое необычное путешествие: от «сухопутной» советской столицы по Москве-реке, Волге, Дону, водохранилищам через десятки шлюзов и портов в Азовское и Черное моря.

Но вот «грек» пришел в себя, и пестрые цветастые флаги — очередной вопрос — захлопали на упругом ветру.

— Кто владелец судна?

— Передавайте, — приказал стоявший на капитанском мостике командир похода, — ученики 7–9-го классов, курсанты Московского клуба юных моряков.

Больше с иностранного теплохода вопросов не последовало. Видимо, прочитав последний ответ, нам просто не поверили и решили, что их разыгрывают: «Разве обыкновенные мальчишки могут быть владельцами большого морского судна?!»

Могут! И даже не одного судна, а целой флотилии, которая уверенно бороздит воды не только внутренних акваторий, но и совершает заграничные плавания, навещая своих многочисленных иностранных друзей.

Сегодня к нашему клубу (его полное название — Московский клуб юных моряков, речников и полярников, сокращенно КЮМРП) приписан красавец теплоход «Сайма», а также немало других кораблей: наш старый флагман — базовый тральщик «Москва», морские охотники, катера, шверботы, двадцать шлюпок…

Но это сегодняшний день. А начинался наш клуб больше 25 лет назад.

Пожалуй, об этом стоит рассказать подробнее, потому что каждый год то в одном, то в другом уголке нашей огромной страны возникают новые и новые клубы юных моряков, и опыт «первопроходцев» (в свое время наш клуб был первым в Москве) может пригодиться тем, кто сегодня ищет свою дорогу в океаны и моря.

Все началось с того, что группа мальчишек с помощью директора детского парка Москворецкого района М. Г. Фастовского организовалась в самодеятельный морской кружок. Вообще говоря, готовить юных моряков никто Михаилу Григорьевичу в обязанность не вменял. Бывший преподаватель истории, он взялся за эту работу исключительно по собственной инициативе.

С чего начинается моряк? С дела. С конкретного практического дела. Тельняшки, бескозырки, лихие матросские песни, свист ветра в снастях — это все будет потом, если хватит мужества проявить настойчивость и упорство, не свернуть с избранного пути.

Кружок образовался зимой и, наверное, не дожил бы до весны, если бы сразу не принялся учиться, работать, постигать азы трудного морского дела. За окнами падал снег. Метель крутила свою белую карусель. Химкинское водохранилище, скованное льдом, пестрело фигурами лыжников и рыбаков, а ребята, мечтая о первом самостоятельном плавании, вязали хитроумные морские узлы, зубрили семафорную азбуку, изучали устройство шлюпки и корабля.

До будущих белоснежных лайнеров оставалось еще жить много лет, а пока в нашем распоряжении находилось лишь два дряхлых шестивесельных яла. Плавсредствами их трудно было назвать даже с большой натяжкой: они не столько плавали, сколько тонули.

Привести ялы в готовность оказалось делом нелегким. И кружковцы, и их преподаватели-общественники имели очень приблизительное представление о том, как нужно ремонтировать гребные шлюпки. Многим пришлось учиться орудовать топором и пилой, постигать столярное, плотницкое и боцманское ремесла.

Все было. Мозоли и шишки.

Не все смогли это одолеть. Из ребят, которые остались, каждый стоил троих. И работа медленно, неверно стала вновь набирать ход.

Ялы приобретали новый вид. Светились оструганным деревом. Сверкали свежей краской. И чем меньше времени

оставалось до окончания ремонта, тем чаще мы поглядывали на воду, копались в лоциях, обсуждали маршруты первых походов по Московскому и Рыбинскому морям.

«Опасное дело вы затеяли, — пугали нас скептики и маловеры. — Вода есть вода. А у вас утлые посудины и команда из новичков. А штормы, швартовки, отмели, водовороты, подводные камни?.. Одумайтесь, а то как бы не пришлось потом пожалеть!»

Но мы уже крепко поверили в наших ребят. Их ладони, задубевшие от топоров и пил, теперь крепко держали канаты и весла. И мы не обманулись в своих надеждах. Первые плавания по водохранилищам удались на славу, стали настоящим посвящением в моряки. Домой ребята привезли такие богатые впечатления, что по одним их лицам было видно — ребячьему флоту быть! Клубу юниоров быть!

Давно уже появились у нас настоящие корабли, но шлюпка — самое первое судно моряка — до сих пор занимает почетное место в обучении юниоров. Ведь шлюпка — это отличное знание морского дела, сильные руки и устойчивое дыхание, дружба с солнцем, ветром и волной.

И конечно же, это богатство эмоций, знакомство с новыми местами, возможность проверить себя на крепость, удивительные приключения на воде.

Однажды был такой случай. Пятьдесят наших воспитанников, совершая дальний шлюпочный поход, шли вдоль берега, когда кто-то тревожно воскликнул:

— Ребята! Смотрите! Пожар!

Взоры всех гребцов мгновенно обратились к совхозным постройкам, над которыми столбом уже закручивались дым и огонь. «Навались!» — раздалась громкая команда, и упругие весла дружно ударили по воде.

На учебных занятиях ребята не раз отрабатывали действия по тревоге. Постепенно они научились работать без растерянности и суеты, твердо усвоили свои обязанности, но одно дело — тревога учебная и совсем другое — настоящий пожар.

Мальчишки не подкачали. Стремительно высадившись на берег, юнморовский десант с ходу атаковал огонь. Схватка была трудной и длилась несколько часов. И все это время вместе со взрослыми наши воспитанники неутомимо укрощали разбушевавшийся огонь. В итоге совхозное добро было спасено, а вся наша «полусотня» решением ЦК ЛКСМ Латвии, на территории которой случилось это происшествие, была награждена почетными грамотами.

Несколько лет ушло у нас лишь на то, чтобы небольшой

морской кружок приобрел новый статут — стал самостоятельной внешкольной организацией Мосгороно.

Но не только этим скромным успехом ознаменовалась наша жизнь. Нас узнали. К нам привыкли. Нам симпатизировали. У нас появились шефы, которые нам активно помогали.

Давно ушли в прошлое времена, когда несколько шлюпок составляли весь наш флот. За прошедшие годы лаги юнморовских учебных кораблей накрутили десятки тысяч миль. Мы бороздили воды речных магистралей и далеких морей. Мы дышали воздухом разных стран.

До 1973 года самым крупным клубным кораблем был упоминавшийся теплоход «Москва», который принимал на борт сто человек. Два его дизеля мощностью 2200 лошадиных сил позволяли ему развивать скорость до 14 узлов.

На «Москве» совершили мы свои первые заграничные походы к юнморам Ростока, Гдыни, Гданьска, Бургаса и Варны. На борту «Москвы» росли и мужали многие наши ребята, которые сегодня привычно носят форму военных и торговых моряков.

В октябре 1981 года к стенке клуба пришвартовался другой отличный корабль — теплоход «Сайма», переданный юным морякам по решению Министерства Морского Флота СССР. Более 10 лет совершал он рейсы между Ленинградом и Финляндией.

Судно, ставшее нашим флагманом, модернизировано: заново переоборудованы ходовой мостик, камбуз, машинное отделение, радиорубка, жилые помещения, столовая, помещения для проведения занятий с юными мореходами.

«Сайма» берет на борт 160 человек, имеет два главных и три вспомогательных двигателя. При полном бункере топлива и воды она может совершать продолжительное автономное плавание.

Находится в строю и самый быстрый корабль клуба — бывший «большой охотник» «Ленинград», который служит ребятам уже больше 15 лет. Его скорость 18 узлов, мощность трех двигателей 3300 лошадиных сил. Команда насчитывает 70 человек.

Есть еще у клуба учебные суда «Балтиец», «Ласточка», «Юный водник». Они принимают на борт по 50 человек каждый и обслуживают местные маршруты на внутренних водных путях.

Совсем недавно служили в клубе и бывшие военные корабли «Кронштадт» и «Севастополь». Но время неумолимо. Пришел срок, и, списанные по возрасту на слом, корабли-ветераны отправились в свой последний рейс.

Сотни мальчишек и девчонок прошли на них морскую выучку. Видели бы вы их глаза, когда они прощались со своими первыми кораблями. Да, ушли из клуба «Кронштадт» и

«Севастополь». Но в памяти и сердцах ребят они остались навсегда. А модели старых кораблей занимают почетные места в нашем клубном музее.

Мы всегда работали и работаем в тесном контакте с партийными, комсомольскими, профсоюзными и общественными организациями. И всегда находились люди — занятые, подчас усталые, но готовые помочь нам.

Там, где организовываются новые клубы, где они только делают первые шаги, ребята и их наставники должны постоянно помнить важную истину: то, что не под силу горстке людей (а именно с такой горстки, узкого кружка энтузиастов чаще всего и начинаются большие дела), могут сделать общественные, партийные и другие организации.

Разумеется, при одном условии. Не нужно думать, что все за вас должны делать шефы, а самим можно спокойно сидеть и ждать, пока, как по мановению волшебной палочки, появятся корабли и причалы, учебные здания и мастерские, начнутся дальние плавания и увлекательные походы.

Учебные здания нашего клуба стоят на земле, но порядки там заведены такие, словно это плывущий в открытом море корабль. Все важные события заносятся в вахтенный журнал. Одетые в морскую форму, дежурные четко несут службу. Внутри здания используется корабельная сигнализация. Звучат боцманские дудки, звонки, рынды для отбивания склянок.

Занятия в клубе — это не только плавания на кораблях. Прежде чем первый раз ступить на палубу, юнмор должен не понаслышке, а на собственном опыте узнать, что такое крепкая флотская дисциплина, многое усвоить и понять.

Ребята приходят к нам добровольно, по собственному желанию. И дисциплина у них сознательная.

Хочу привести несколько фактов в подтверждение своих слов. За 25 лет своего существования наш клуб, работающий при Главном управлении народного образования Мосгорисполкома, подготовил более 12 тысяч моряков. Многие из них закончили средние и высшие военно-морские училища и теперь несут вахты на мостиках и у судовых механизмов, ведут по морским и океанским просторам корабли под флагом нашей страны.

Александр Банков, Игорь Иванов, Юрий Суворов и Юрий Кулебякин (когда-то им под ноги подставляли ящик, чтобы они могли достать до штурвала) стали штурманами дальнего плавания.

Яков Каминский — капитан дальнего плавания.

Юра Юшкин, Володя Постников, Юра Шерстюк — офицеры Военно-Морского Флота.

Путевку в море, в большую жизнь им дали замечательные преподаватели и наставники — капитаны, штурманы, механики шести наших учебных судов, такие люди, как отличники народного просвещения РСФСР капитан Агафонов Анатолий Николаевич, старший механик Наумов Николай Иванович и другие товарищи.

В клубе до сих пор добрым словом вспоминают и тех, кого с нами уже нет: капитана 1-го ранга Владимира Ивановича Денисенко, хозяйственника Михаила Михайловича Щукина, капитана Владимира Ивановича Кирикова — всех, чье неиссякаемое трудолюбие и энтузиазм и сегодня живут в наших лучших делах.

Некоторые выпускники клуба, закончив училища и послужив на флоте, вернулись в родные стены уже в качестве наставников молодежи. Среди них — Юрий Посманик — капитан учебного судна «Ласточка», Николай Наумов — старший механик.

Их много, наших выпускников. Одни служат или работают далеко от столицы, другие — кто поближе — заходят на наш клубный огонек или же звонят, пишут письма, рассказывают о своем житье-бытье. Случается и так, что промелькнет — в киносюжете, на телеэкране, на газетной полосе — знакомая фамилия или лицо, а ты еще долго не можешь успокоиться, вспоминаешь пролетевшие дни, когда парнишка приобретал характер, незаметно, но верно становился моряком.

…Как-то в газете «Водный транспорт» попалась мне на глаза статья «Наш третий механик» — о выпускнике нашего клуба Валерии Громове. После окончания Ленинградского арктического училища он несколько лет плавал на большом морском судне Балтийского пароходства. Поднимался Валерий и в высокие северные широты. В общем, это настоящий не только морской, но и полярный волк.

Но я, читая заметку, вспомнил о другом. Когда наш клуб еще только начинал становиться на ноги, военные балтийские моряки подарили нам тральщик-стотонник. Корабль мы получили в Кронштадте. Нам предстояло не только перегнать его в Москву, но и одновременно стать пионерами в практическом освоении новой Волго-Балтийской водной системы, недавно введенной в эксплуатацию.

Так уж получилось, что выполнить эту ответственную задачу должны были всего шесть человек: я — капитан, механик Николай Петрович Кулагин и четверо юных моряков, курсанты третьего курса, среди которых был и Валера Громов. В начале похода ему не исполнилось даже 15 лет. Его день рождения отмечали уже в пути.

Четверо ребят на борту! А теплоход, между прочим, был оснащен тремя главными и двумя вспомогательными двигателями, за которыми нужен глаз да глаз. А тут еще погода словно задумала устроить нам суровый экзамен: Ладога и Онега встретили нас крепкими штормами, а по всей трассе утром и ночью чуть не каждый день ложился густой туман. Вдобавок шлюзы идут чередой, один за другим. Тяжелых швартовок не сосчитать. Прибавь к нашей шестерке столько и еще полстолька, и то только успевай поворачиваться. Мы с Николаем Петровичем, взрослые, опытные люди, от усталости валились с ног. Но тяжелее любой усталости нас одолевала мысль: выдержат ли ребята? Не сломаются ли посредине пути?

Помню, сделаешь бодрый вид — дескать, все идет, как и полагается, обычная ситуация — и спрашиваешь:

— Как дела, Валера? Не устал?

— Что вы, Борис Иваныч! — отвечает. — Все в норме. Порядок.

А я вижу: парень держится из последних сил. Но вахту несет как настоящий моряк. Не только он. Все они, ребята наши, держались так, что к концу этого похода трудно было определить, кто на кого равняется: они на нас или мы, взрослые, на них.

Зато когда мы наконец пришли в Москву и стали у стенки, я почувствовал не только облегчение, но и настоящую человеческую радость. Хороших людей воспитываем. Они у нас не только юные, но и упорные, твердые, стойкие. Настоящей морской породы!

Отголосок этого давнего чувства вновь коснулся меня совсем недавно, когда Валерий Громов изъявил желание перейти на работу в наш (вернее сказать, в свой) клуб. Что я мог на это ответить? Лишь одно:

— Добро пожаловать, моряк! Воспитывай ребят такими же, каким в их возрасте ты был сам.

Все ли наши выпускники становятся моряками? Нет, не все. Да мы и не ставим такой задачи. Ведь «морская лихорадка» — это болезнь, Которой любому мальчишке и в любом случае не вредно переболеть.

Одни, позанимавшись у нас, начинают хорошо понимать, что их призвание отнюдь не в моряцкой судьбе. В этом смысле клуб моряков — это своеобразный и отлично работающий фильтр.

Другие, наоборот, убеждаются в том, что именно в трудных радостях морской учебы и службы их истинное призвание. В потенциале это золотой фонд всех наших флотов — морского, речного, рыбопромыслового, научного, военно-морского.

Однако годы, проведенные в стенах нашего клуба, приносят

пользу буквально всем ребятам. Ведь наши воспитанники не только выверяют здесь свой жизненный курс. Они многому учатся и многое узнают. Приобретают новые навыки и умения, которые полезны как в море, так и на суше. Ребята становятся собраннее и дисциплинированнее. Проникаются чувством ответственности за порученное дело, за своих товарищей и за себя. Крепнут физически. Воспитываются в условиях, требующих развитого чувства товарищества и коллективизма. Учатся любить родную историю, страну и ее флаг.

По традиции прием на первый курс у нас начинается первого сентября. Трудностей с формированием личного состава мы не испытываем. От желающих нет отбоя. Они получают специальные бланки, куда заносятся анкетные данные, а также отмечается согласие школы, родителей и заключение медицинской комиссии.

С октября по апрель в специально оборудованных кабинетах-классах идут теоретические занятия. В клубе имеются три кабинета морской практики, один — такелажных работ, столярные и слесарные мастерские. Находятся они на нашей водной базе, на берегу Химкинского водохранилища. Остальные классы размещаются в клубном учебном корпусе на Ленинградском шоссе, 56, а также в наших районных филиалах.

В современных флотах нет моряка вообще, как нет вообще ученого, рабочего или инженера. Есть представители конкретных морских профессий. Поэтому каждый наш воспитанник изучает определенную специальность, которой в будущем мечтает себя посвятить.

…16 часов. Звонит рында — судовой колокол, и в коридорах клуба воцаряется тишина. Десятки мальчишечьих голов склоняются над учебниками, картами, лоциями, наставлениями…

Шесть групп (по 30 человек) готовятся на судоводителей. Три года ребята изучают основы судовождения, навигационную аппаратуру, лоцию, флажный семафор, светосигнализацию, морскую и речную навигацию.

Еще больше у нас будущих судомехаников — их восемь групп. В специальном кабинете для них имеется все необходимое — вплоть до дизелей в разрезе. Юные механики досконально изучают теорию двигателя, участвуют в зимнем судоремонте, сдают экзамены на допуск к самостоятельному несению вахт у механизмов.

По своей программе учатся две группы судовых электриков и две группы радиомастеров. Без них мы бы не могли содержать в порядке электрическую и радиоаппаратуру в кабинетах и на учебных судах.

Свою специализированную программу имеют также группы боцманов, водители катеров, старшины шлюпок.

Большое внимание уделяем мы подготовке общественных инструкторов по всем нашим специальностям: знаешь сам — умей научить товарища. Развиваем водные виды спорта. В особом почете у нас гребля на ялах, свидетельством чему — призы на соревнованиях, подготовленные в клубе разрядники и кандидаты в мастера спорта.

Конечно, теорией учеба не ограничивается. Уроки по специальности чередуются с морской практикой непосредственно на кораблях.

Проходит осень. Проходит зима. И чем теплее греет весеннее солнце, чем тоньше становится сковывающий Химкинское водохранилище лед, тем большее нетерпение овладевает ребятами. Да и мы, преподаватели, тоже не можем оставаться равнодушными. Близится долгожданная пора морской практики — пора дальних походов, проверки знаний и умений не в учебных помещениях, а в деле, на борту идущего полным ходом корабля.

И вот однажды после окончания теоретических занятий играется большой сбор и в напряженной тишине заранее объявляются списки команд на каждый корабль. И ликующих юниоров охватывает такое чувство, словно уже распахнулась перед ними бескрайняя водная гладь и соленый ветер играет ленточками бескозырок, поет в оснастке корабля.

Я уже не первый десяток лет встречаю этот день, но и мне никогда не удается остаться спокойным и бесстрастным.

Именно в походе теоретические знания находят наконец полноценное практическое применение, сливаются с навыками и умениями, необходимыми каждому моряку. В походе происходит и еще одно маленькое чудо — незнакомые и малознакомые ребята, представители разных корабельных профессий, постепенно образуют целостный организм, объединенный общей целью и живущий по единому закону товарищества и дружбы, — экипаж.

В жаркие летние деньки и курсанты, и их наставники, и преподаватели (в штате клуба сто шесть человек, из которых 32 преподавателя, а остальные — боцманы, мотористы, вахтенные матросы, технические работники) работают с полным напряжением сил. Курсанты доводят до кондиции свое умение грести, плавать, управлять шлюпкой, вяжут морские узлы, сращивают тросы, плетут кранцы, читают морской семафор…

А лаги тем временем накручивают десятки и сотни новых миль. Мы уже исходили множество рек и озер, избороздили Балтику и Черноморье, не раз заходили в порты дружественных

стран. Теперь нас манит океан. И я верю, что недалеко то время, когда юные моряки Советской страны вдохнут его соленый ветер, пронесут свой флаг под солнцем и звездами разных широт.

Кстати сказать, последние годы морскую практику мы организуем не только летом. По договоренности с руководителями Черноморского пароходства о практике на пассажирских судах (рейсы по маршруту Одесса — Севастополь — Ялта — Керчь — Новороссийск — Поти — Сухуми — Батуми — Одесса) мы во время школьных зимних каникул формируем группу из лучших курсантов в составе 25–30 человек и отправляем в Одессу. Штормы зимнего Черноморья хорошо закаляют наших питомцев, вырабатывают у них отличные морские качества. В столицу юнморы возвращаются с хорошими характеристиками и с уверенностью, что через несколько лет вместе со своими сверстниками, став настоящими специалистами, вернутся они на ставший явью корабль своей мечты.

У нас много друзей не только в СССР. Проводя большую интернациональную работу, мы поддерживаем связи и обмениваемся опытом с клубами юных моряков ГДР, Болгарии, Польши, Чехословакии и Кубы.

Нашу работу смотрели представители Финляндии, стран Ближнего Востока, подумывающие об открытии подобных клубов у себя.

Каковы наши перспективы? Трудный вопрос. Трудный, потому что мы растем, а рост ставит перед нами немало новых задач. И тогда я страстно мечтаю о добавочных учебных помещениях, еще о двух-трех кораблях, о новой технике и аппаратуре…

Да, проблемы есть. Но они, безусловно, будут решаться, как решались до сих пор. Есть проект строительства единого комплекса на берегу Химкинского водохранилища — своеобразного Дворца юных моряков с учебными классами, бассейнами, физкультурными залами, лабораториями и мастерскими. Ждут своего часа карты, на которых уже проложены курсы наших будущих океанских походов.

* * *

…Стоит на берегу мальчишка и смотрит завороженно в подернутую голубой дымкой водную даль. В мечтах он уже в будущем, где ждет его трудная, но прекрасная жизнь моряка. Шумит, набегая на берег, волна. Тугими парусами плывут по

синему небу белые облака.

Я верю в твою судьбу, юный друг! Верь в нее и ты! Любая мечта сбывается, если только идти к ней настойчиво и упорно, не сходя с избранного пути.

САМЫЙ ПЕРВЫЙ КОРАБЛЬ МОРЯКА

«Однажды, осматривая в селе Измайлове льняные амбары предка своего Никиты Ивановича Романова, — писал в „Опыте истории российского флота“ декабрист Николай Бестужев, — увидел государь старый ботик, построенный еще при Алексее Михайловиче для разъездов по Москве-реке… Вопрошенный любопытствующим монархом, почему бот сей построен особливым образом и с таким острым килем, Тиммерман объяснил ему действия парусного бота, и тотчас по желанию государя отыскали в Москве Бранта, промышлявшего, как сказано, столярною работою, перепоручили ему исправить и оснастить как можно скорее сей ботик.

Вооруженный мачтою и парусом, ботик спускался на Яузу, и государь, невзирая на боязнь и отвращение от воды, полученные им в младенчестве от испуга при переезде с матерью на пароме через реку, садится в ботик, управляемый Брантом, и разъезжает по Яузе.

Радость государя была неизъяснима, когда увидел судно, идущее по всем направлениям, даже противу ветра».

Как со скромного ботика, найденного в льняном амбаре, начал вести летосчисление регулярный русский флот, так и для многих ребят дорога на большие и могучие корабли начинается от скромной, неприхотливой шлюпки — первого корабля каждого моряка.

Люди штатские и в морском деле непросвещенные часто называют эти суденышки лодками и тем самым сразу разоблачают свою сухопутную сущность: если тебя, юный друг, манит соленый ветер и бескрайняя голубая ширь, никогда не позволяй себе такой конфуз — обозвать лодкой славную безотказную шлюпку.

А теперь за дело. Что же такое шлюпка? Так называются малые суда, предназначенные для перевозки людей и грузов между берегом и кораблем, для спасательных целей и для выполнения различных корабельных, гидрографических и водолазных работ. Вместе с тем шлюпки широко используются для выработки высоких морских и волевых качеств и физического развития личного состава.

Самоходные шлюпки, оснащенные двигателем, называются катерами.

Гребные шлюпки передвигаются при помощи весел, а если поднимается ветер — ставят парус.

Гребные шлюпки делятся на следующие типы:

Баркасы — самые крупные корабельные шлюпки. Имеют 16–20 весел и парусное вооружение. Очень прочны и мореходны. Даже высокая волна и ветреная погода им нипочем. Предназначены для перевозки тяжестей, большого количества людей, завозки якорей и т. д.

Катера — мореходные шлюпки более легкой постройки, число весел от 10 до 16. Чаще всего служат для сообщения между берегом и кораблем.

Если катер предназначается для, выполнения судовых работ (рабочий вариант), он строится более прочным.

Вельботы — легкие быстроходные шлюпки с острым носом и кормой. Число весел 4–6. Шестивесельные вельботы используются в качестве мореходной спасательной шлюпки. Имеют вдоль бортов герметически закрытые воздушные ящики. Благодаря им вельбот не тонет даже при полном затоплении водой.

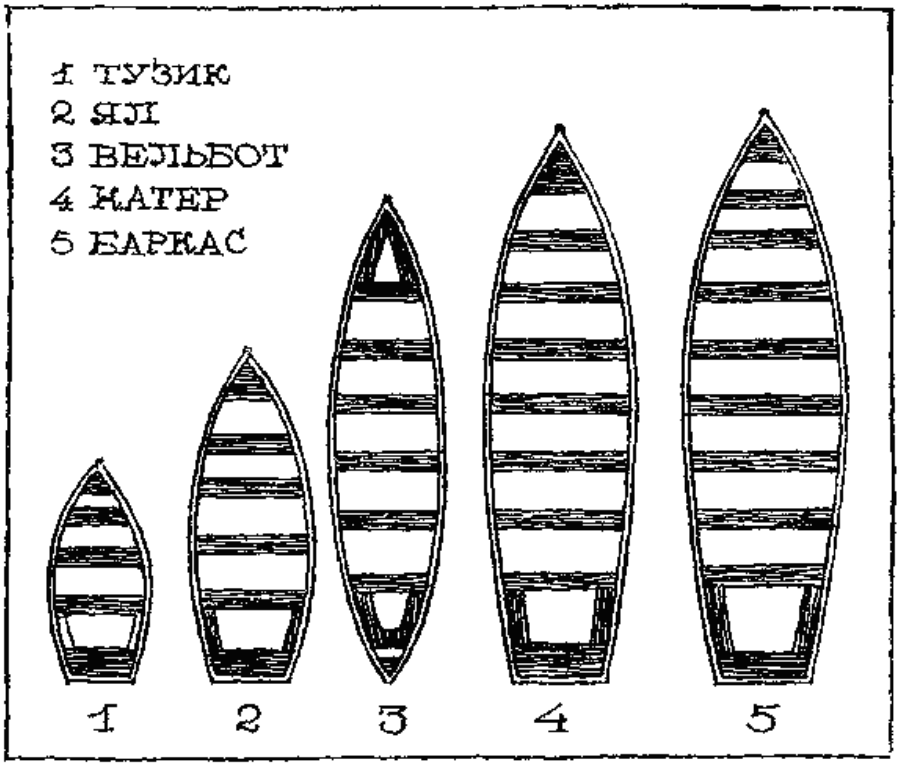
Ялы — небольшие шлюпки, шести-, четырех- и двухвесельные. Обычно называются по числу весел: шестерки, четверки, двойки.

Шестерки — наиболее распространенный на флоте тип шлюпок. Несмотря на небольшие размеры, очень прочны и мореходны. Служат для перевозки людей, грузов и производства различных судовых работ. Поддерживают сообщение с берегом. Имеют различное снабжение и парусное вооружение.

Четверки служат для тех же целей, что и шестерки.

Двойки — маленькие шлюпки, не имеющие парусного вооружения. Используются для перевозки одного-двух человек на короткие расстояния. Весла на двойках вальковые.

Тузики — короткие и широкие шлюпки очень легкой конструкции. Ими снабжаются спортивные яхты и малые корабли. Весла у тузиков парные, то есть один человек гребет двумя веслами. Парусного вооружения не имеют.


1 ТУЗИК
2 ЯЛ
3 ВЕЛЬБОТ
4 КАТЕР
5 БАРКАС
1
2
3
4
5

УСТРОЙСТВО ШЛЮПОК

Основные части, из которых состоит шлюпка, можно найти почти на любом корабле. Таким образом, знакомясь с устройством шлюпок, мы одновременно получаем представление и об устройстве их дальних родственников — больших морских кораблей. Правда, там другие масштабы, другие материалы, однако основные элементы конструкции — киль, форштевень, шпангоуты, руль — сходны со шлюпочными не только по названию, но и по своему назначению.

Шлюпки обычно делаются из качественной древесины (дуб, ясень, сосна). Сначала изготавливается каркас. Потом он обшивается досками. Совокупность продольных брусьев, из которых состоит каркас, называется набором.

Основу шлюпки составляет дубовый брус — ***киль*** (1). В носовой части к нему вертикально крепится криволинейный брус — ***форштевень*** (2) В кормовой части к килю крепится ***ахтерштевень*** (3). На всех шлюпках, кроме вельботов, к ахтерштевню присоединяется плоская ***транцевая доска*** (4). Для предохранения от повреждений на форштевень и киль прикрепляется железная полоса, именуемая ***килевой оковкой*** (5).

К килю на расстоянии 25–30 сантиметров один от другого крепятся изогнутые дубовые брусья — ***шпангоуты*** (6), выгнутые в строгом соответствии с обводами шлюпки. Держатся шпангоуты на медных или оцинкованных гвоздях, которые не ржавеют в воде.

Обшивка шлюпки бывает двух видов: вгладь и внакрой. Первая делается на баркасах и катерах, вторая — на остальных.

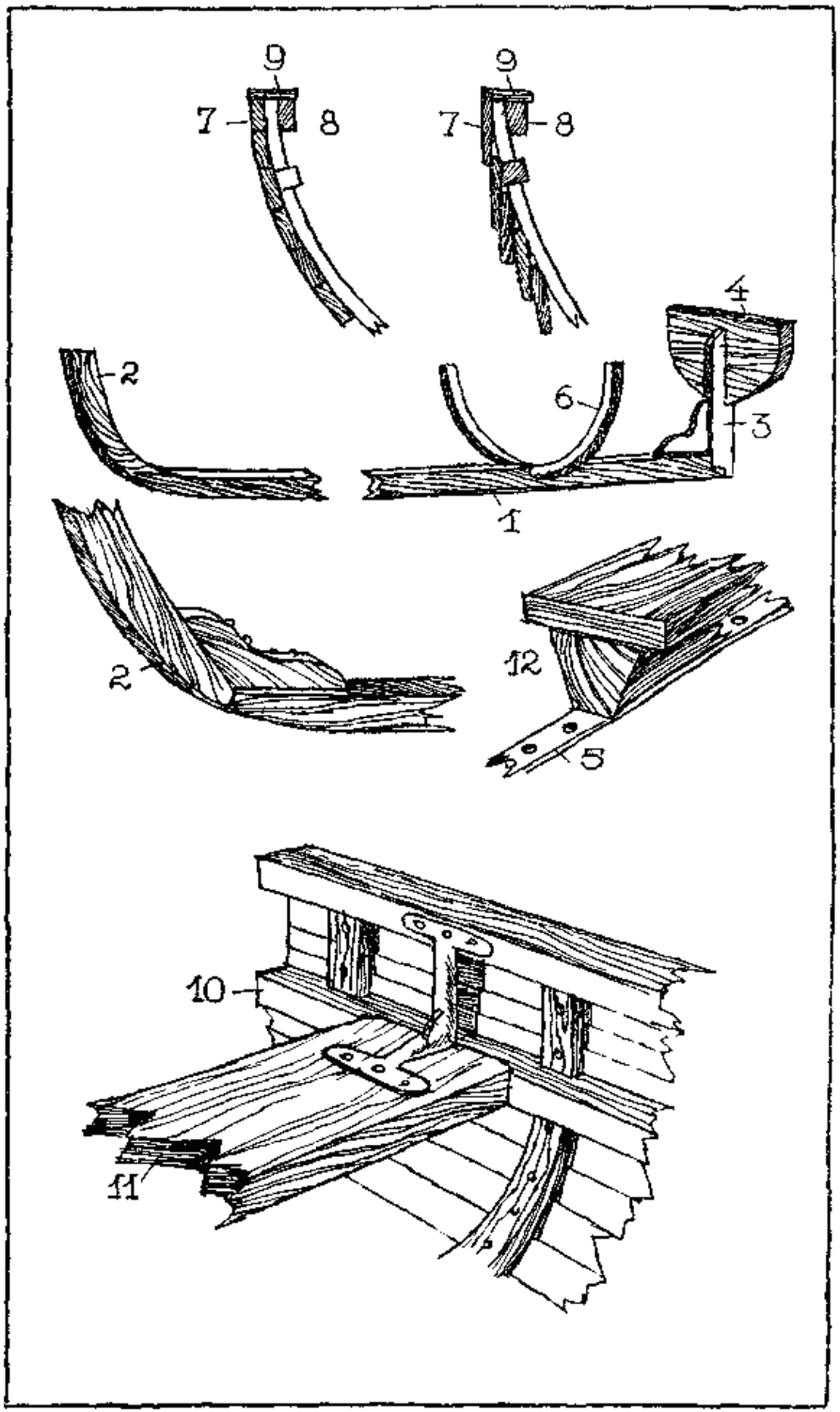
Обшивка производится снизу вверх, начиная от киля. Самый нижний пояс обшивки называется ***шпунтовым поясом*** или ***шпунтом***; самый верхний — ***ширстреком*** (7). Линии соединения между соседними поясами обшивки — ***пазы*** (8)

Чтобы придать шлюпке запас продольной прочности, сверху вдоль ширстрека ставят ясеневый брус — ***планширь*** (9) Для его защиты от повреждений к нему с наружной стороны крепится полукруглый дубовый ***буртик***.

С внутренней стороны шпангоутов на уровне скамей накладываются дубовые полосы — ***привальные брусья*** (10), которые скрепляют между собой все шпангоуты и придают каркасу необходимую прочность.

Чуть выше ватерлинии устанавливается вторая система продольных брусьев — ***подлегарсы***. На них и привальных

брусьях держатся ***банки*** (11) и кормовое сиденье. Снизу банки поддерживаются ***стойками***. Задняя банка называется ***загребной***, передняя — ***баковой***.



В носу привальные брусья и подлегарсы прочно скрепляются с форштевнем и между собой, в корме — с транцевой доской или

с ахтерштевнем (на вельботах и спасательных шлюпках).

Киль, обшивка, привальный брус, планширь, буртик и подлегарс обеспечивают прочность шлюпки в продольном направлении, шпангоуты, транцевая доска и банки — в поперечном.

Поверх киля на дно шлюпки кладется съемная доска — ***кильсон*** (12), укрепляемая при помощи штырей с чеками. На нем крепятся ***степсы*** для установки мачт и ***гнезда*** для стоек, поддерживающих банки снизу.

Чтобы предохранить обшивку и шпангоуты от повреждений, на дно шлюпки кладутся съемные щиты — ***рыбины***, которые снабжены деревянными упорками для ног гребцов. В носу и корме имеются ***решетчатые люки***.

На всех шлюпках, кроме спасательных и баркасов, параллельно транцевой доске в 30–45 сантиметрах от нее устанавливается ***заспанная доска***.

В днище шлюпки в районе загребной банки для спуска скопляющейся воды делается отверстие, которое завинчивается пробкой. Если шлюпка поднимается с правого борта корабля, то пробка вделывается с правого борта шлюпки, и наоборот. Это делается для того, чтобы при подъеме шлюпки струя вытекающей из нее воды не попадала на корабль.

На транцевой доске или на ахтерштевне укрепляются крюк и петля, служащие для навески руля. Петля сверху, а крюк снизу. Таким образом крюк руля вдевается в петлю на шлюпке, а крюк шлюпки — в петлю руля.

На шлюпках повой постройки все сделано гораздо проще и удобней. На транце (ахтерштевне) имеется вертикальный стержень, нижний конец которого опирается на пятку. Достаточно накинуть на стержень петли, имеющиеся на руле, и можно отправляться в путь.

На носу по бортам и на транцевой доске по сторонам от руля на шлюпках накрашивается ***флюгарка*** — так называется особого рисунка и расцветки флажок, присвоенный всем шлюпкам данного корабля.

СНАБЖЕНИЕ ШЛЮПОК

Готовясь к походу по воде, никогда не забывайте проверить, есть ли на шлюпке все необходимое для дальнего пути. Чтобы помочь вам в этом, приводим список предметов, которые всегда должны находиться на борту. Убедитесь, что они действительно есть под рукой, и тогда ваше путешествие — близкое или дальнее — ничем не будет омрачено.

1. ***Весла***. В шлюпках их надлежит держать по числу гребцов плюс два запасных.

Весла бывают:

а) вальковые, применяемые на баркасах, катерах, шестерках, четверках и двойках;

б) распашные, ими гребут на вельботах и специальных шлюпках;

в) парные (они могут быть вальковые и безвальковые) и применяются на двойках и тузиках.

У весла различают: рукоять, валек, веретено, лопасть. С одной стороны лопасть делается гладкая, с другой для прочности имеет грань. Во время гребли грань должна быть обращена к носу шлюпки. Для предохранения от раскалывания лопасть имеет медную или железную оковку.

Часть веретена, которая трется об уключину, иногда обшивается кожей.

2. ***Уключины***. Их надо иметь по числу гребцов плюс одну запасную.

3. ***Отпорные крюки***. Нужны для протягивания или отталкивания шлюпки. На шестерках их полагается иметь два — длинный и короткий. Хранятся они на банках по бортам шлюпки.

4. ***Два румпеля***: прямой и изогнутый. Они вставляются в отверстие в головке руля и служат для управления им. Первый при движении под парусами, второй — на веслах. Чтобы румпель не выскакивал из головки руля, он закрепляется чекой.

5. ***Нагели*** — болты с продолговатой фигурной головкой. Служат для крепления снастей.

6. ***Шлюпочный якорь*** адмиралтейской системы. В сложенном состоянии вместе с тросом укладывается под среднюю банку.

7. ***Анкерки*** — дубовые бочонки для хранения питьевой воды. На четыре человека — один анкерок. Анкерки укладываются на рыбины или люки, на специальных подставках.

8. ***Ведра*** парусиновые или деревянные. Два — для больших шлюпок, одно — для малых.

9. Одна деревянная ***воронка*** для наполнения анкерков водой.

10. Две деревянные ***лейки*** для отливания воды.

11. ***Маты для вытирания ног*** — один на бак, другой на корму.

12. ***Радиоприемник и передатчик УКВ*** для связи в дальних походах.

13. Подвесной ***мотор*** (только для четверок и шестерок).

14. ***Кранцы*** для предохранения бортов при швартовке, стоянке у причалов и т. д. — 4 шт.

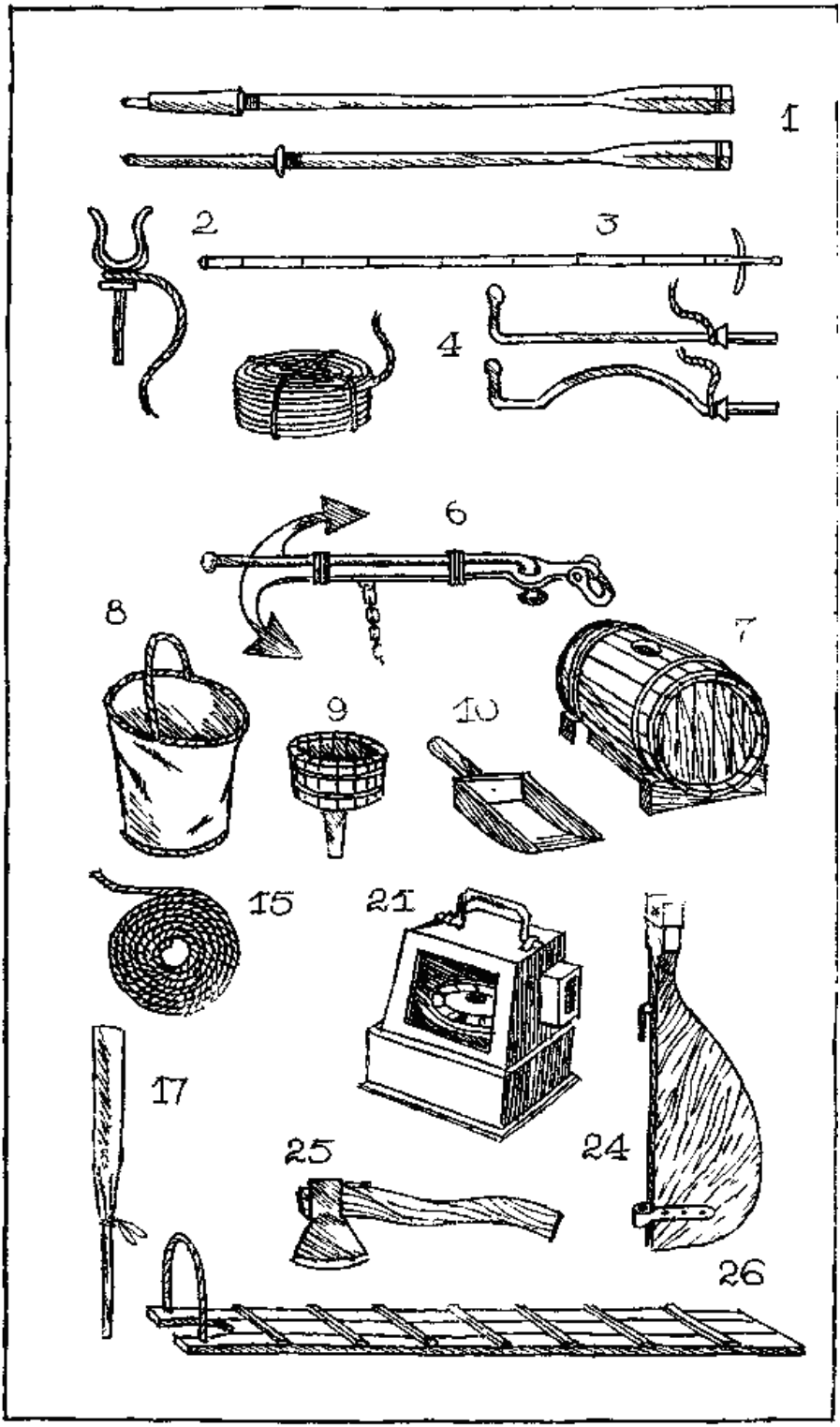
15. ***Фалинь***: носовой и кормовой. Для крепления и буксировки шлюпки.

16. ***Дождевое платье*** с зюйдвестками по числу штатной команды шлюпки. Свертывается и подвешивается под банками.

17. ***Кормовой флаг*** с флагштоком и парусиновым чехлом.

18. Ответный ***вымпел*** и ***семафорные флажки*** в парусиновом чехле для обеспечения связи с берегом и кораблем.

19. ***Киса*** — парусиновый мешок, в котором хранятся материалы и инструменты для ремонта парусов и такелажа, нагели, чеки, уключины, такелажный нож и пр.



20. **Рангоут**, **паруса** и **такелаж**, перечисленный в

предыдущем параграфе в рангоутном чехле.

21. **Два фонаря**: трехцветный и белый, как это предписано Правилами для предупреждения столкновения судов в море.

22. **Шлюпочный компас** для движения ночью, в тумане и во время дальних походов. Своим кронштейном компас крепится к заспинной доске.

23. **Шлюпочная сигнальная книга** в парусиновом чехле с лямкой.

24. **Руль**.

25. **Топор**.

26. **Сходни**.

Кроме перечисленных предметов снабжения, на шлюпку могут браться и другие, если в них есть нужда: карты, прокладочные инструменты и т. д.

ТАКЕЛАЖНЫЕ РАБОТЫ

Чтобы содержать в порядке весь такелаж корабля, шлюпки, а также производить ряд работ, связанных с погрузкой, выгрузкой, швартовкой, буксировкой и т. п., необходимо знать, как эти работы производить самым удобным, быстрым и безопасным способом.

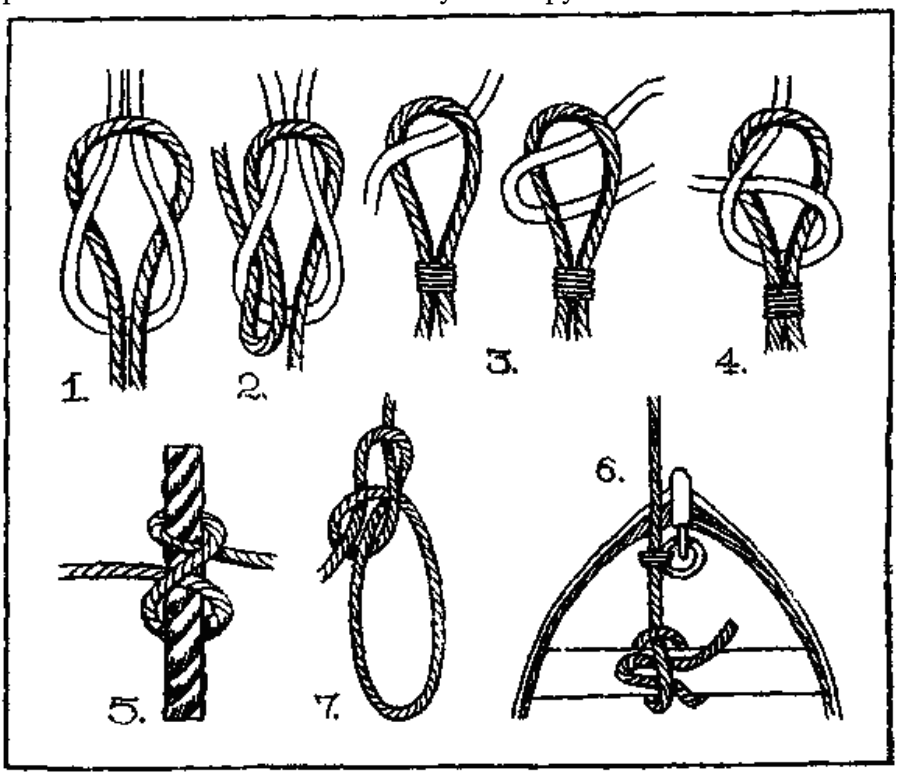
Здесь мы познакомим вас с азами такелажного дела — вязанием самых разных узлов.

Наиболее употребительные узлы следующие:

1. ***Прямой узел*** служит для связывания концами двух тросов примерно одинаковой толщины при слабой тяге, иначе он затягивается так, что развязать его будет очень трудно.

2. ***Рифовой узел*** вяжется так же, как и прямой, но с петлей, благодаря чему его легко развязать; этим узлом вяжут риф-сезни, когда берут рифы у парусов.

3. ***Шкотовый узел*** вяжется так же, как и прямой, только ходовой конец пропускают под себя, а не в коуш, употребляется при вязании шкотов в шкотовые углы парусов.



4. ***Брам-шкотовый узел*** отличается от шкотового тем, что его ходовой конец дважды обнесен кругом петли, то есть справа

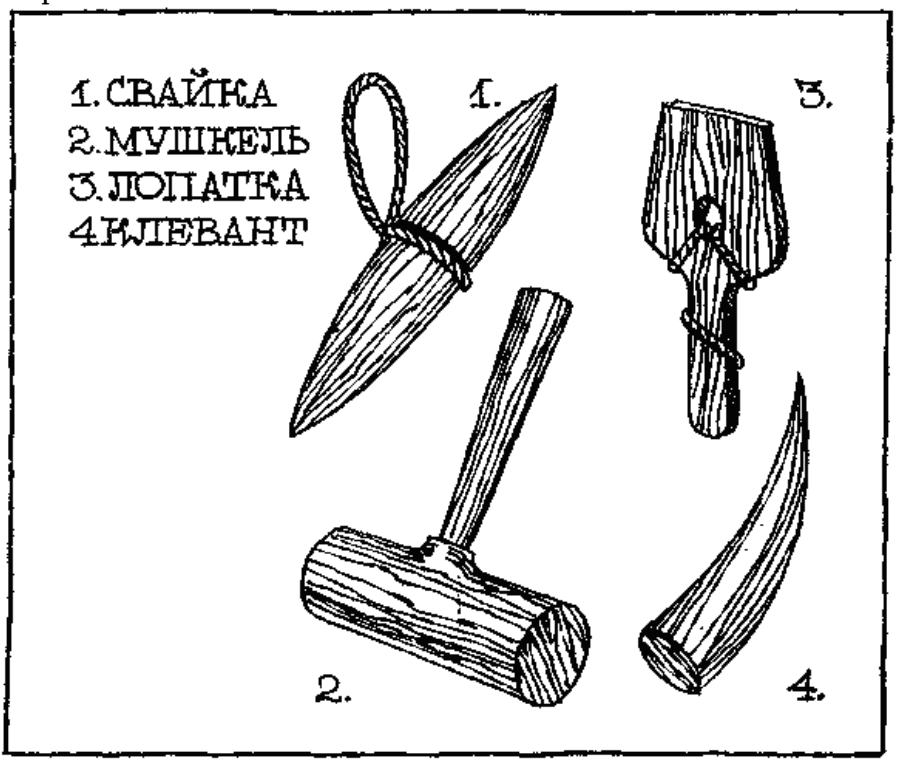
делается шкотовый узел, а затем ходовой конец пропускается под самого себя; чтобы узел не затянуло, полезно вставить в него при вязке **клевант** (конусообразную деревяшку). Употребляется этот узел при вязании шкотов в углы пластыря.

5. **Удавка** вяжется там, где нужно быстро обхватить какое-нибудь рангоутное дерево, и так, чтобы узел затягивался; при буксировке рангоутных деревьев употребляется ****удавка со шлагом****.

6. **Шлюпочный узел** служит для вязания конца на шлюпке за банку, а также для закрепления на спасательных шлюпках походных концов.

7. **Беседочный узел** служит для обвязывания человека при спуске за борт, при подъеме на мачту и т. п. Для этого на некотором расстоянии от конца делается петля, которая держит человека на высоте груди, а ходовой конец обносят справа налево вокруг себя (по часовой стрелке) и продевают дважды в петлю, как показано на рисунке. Правильно завязанный беседочный узел не может затянуться.

8. **Двойной беседочный узел** имеет добавочную петлю, обхватывающую человека под мышками, благодаря чему его руки оказываются свободными. В настоящее время вместо беседочных узлов почти всегда употребляются беседки из досок, подвешенных на тросах.



ПЛАВУЧАЯ ПАРТА МОРЯКА

Голубые дороги манят в бескрайний простор. Их зов неодолим. Повинуясь ему, вы, ребята, через несколько лет закончите школу и начнете всерьез постигать корабль. От клотика до киля. Из военно-морских училищ вы выйдете опытными и знающими моряками.

Ну а что делать пока? Сидеть у моря и ждать погоды? Конечно, нет, К военно-морской службе нужно готовиться заранее, чтобы уже в юные годы стать закаленным, сильным, выносливым и неустрашимым. Поэтому не теряйте времени даром. Выходите на широкие водные просторы. Учитесь плавать на малых судах — шлюпках. Возьмите в попутчики бродягу ветер.

— Это в наш-то атомный век плавать на какой-то допотопной шлюпке? Скорость как у черепахи. Вместо могучих двигателей — две доски. Какой в этом смысл?

— Прямой! Перечень боевых кораблей начинается со скромной шлюпки. Известные мореплаватели, «морские волки», адмиралы, капитаны грозных современных кораблей — все они именно со шлюпки шагнули на капитанские мостики, к сложным и умным механизмам и двигателям. Не худо и вам, друзья, повторить их славный путь. Конечно, тысячесильные двигатели — это хорошо. Но разве крепкое здоровье, сильные мышцы, устойчивое дыхание уже отменены в наш двадцатый век? А что, как не гребля, развивает эти качества, нужные каждому моряку.

— Гребля, конечно, дело полезное. Только далеко ли на шлюпке уйдешь? Разве можно отправиться на ней в дальний поход?

— А почему бы и нет! Конечно, хлюпикам дальние походы не по плечу. Зато смелые люди способны пересечь на веслах даже океан.

— Ну, это вы говорите ради красного словца.

— Вовсе нет. Давайте вспомним некоторые факты из истории мореплавания. 6 июня 1896 года норвежцы Гарбо и Самуэльсен вышли из Нью-Йорка и на вельботе «Фоке» за 55 дней переплыли Атлантический океан.

А сколько случаев, когда моряки с затонувших судов покрывали на шлюпках колоссальные расстояния, прежде чем достигали земли. Так, в июле 1913 года в 675 милях от острова Пасхи затонул четырехмачтовый парусник «Эльдорадо». Команда в составе 10 человек пересела в шлюпку и 11 дней спустя добралась до острова Пасхи. Отдохнув здесь несколько дней, капитан с двумя спутниками отправился дальше. Около месяца

шлюпку и ее крошечный экипаж трепали бури и шквалы. И все-таки они благополучно добрались до Таити, оставив за кормой более 3000 миль.

В общем, шлюпка — это ***плавучая парта*** каждого моряка. Необязательно на ней переплывать океан. Зато поход по реке или озеру доступен любому клубу юных моряков. Именно во время таких походов крепнет нерушимая морская дружба, закаляется характер.

Только не думайте, что стоит сесть в шлюпку и все как по маслу пойдет само собой. Навыки, сноровка, умение обращаться с веслами и рулем даются в обмен на трудолюбие и настойчивость, пролитый на тренировках пот. А теперь, если эти сообщения для вас понятны и ясны, давайте, как говорится, возьмем быка за рога. Итак, с чего же начинается гребля? Конечно, с весел. А потому первый вопрос, которым мы займемся, будет следующий:

ПРИГОНКА И УРАВНОВЕШЕНИЕ ВЕСЕЛ

Предположим, вам посчастливилось раздобыть шестивесельный ял или вельбот.

Прежде всего персонально распределите весла между членами экипажа. Самые длинные весла должны быть у гребцов средней банки, несколько короче — у загребных и самые короткие — у баковых.

Каждый легко отыщет свое весло среди прочих, если их пронумеровать. Начните от загребного и далее идите по порядку. Вырежьте на вальках (у распашных на веретене) крупные римские цифры. Надрезы на веслах правого борта закрасьте зеленой краской, левого — красной.

Чтобы сидящие на одной банке гребцы не мешали друг другу, расстояние между рукоятками весел должно быть не менее 30 сантиметров. В случае необходимости спилите часть рукоятки или валька.

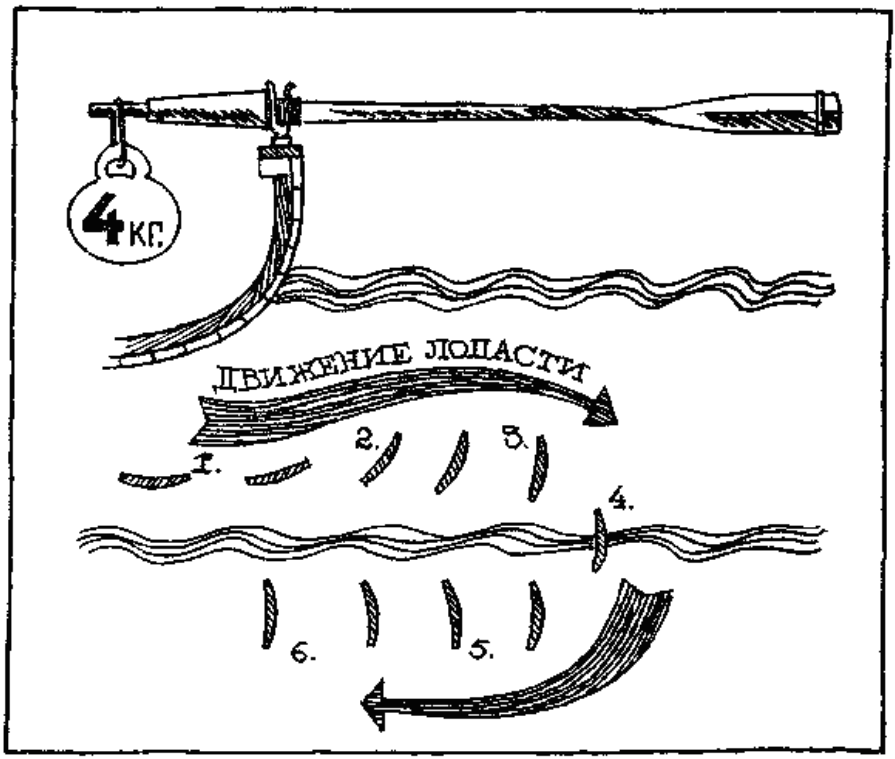
Чтобы грести свободно и неутомимо, руки на весле держите на ширине плеч. Тогда ваше дыхание не будет стеснено. Поскольку стандартные весла имеют короткую рукоять, вторую руку приходится держать на вальке. Толстый валек трудно обхватить, поэтому лежащая на нем рука быстро устает и работает не в полную силу. Этот недостаток легко устранить, стоит только со стороны рукоятки срезать на конус часть валька.

Уравновешенное весло, если к середине рукоятки подвесить груз в 4 килограмма, должно лежать в уключине горизонтально. Заметим, что груз в 4 килограмма примерно соответствует весу

положенных на валек рук. Если этого не получается, нужно высверлить в вальке отверстие и залить туда необходимое количество свинца.

При наличии на шлюпке постоянного штатного состава упоры для ног каждого гребца подгоняются индивидуально. Они должны быть отодвинуты от банки настолько, чтобы у сидящего гребца ноги были слегка согнуты в коленях, а колени находились чуть ниже тазобедренного сустава. Если сделать на упорах парусиновые стропки, в которые можно продевать полступни, то они помогут гребцу удерживаться от падения назад.

Подгонка уключин также влияет на эффективность гребли. В свои гнезда уключины должны входить свободно, но не болтаться в них.



РАССАДКА ГРЕБЦОВ.

ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ НА ШЛЮПКЕ

На загребную банку назначается пара самых сильных гребцов, пара самых ловких и проворных — на носовую. По средним банкам распределяются остальные.

Гребцы, сидящие на загребной банке, называются загребными, на носовой — баковыми.

От того, как стоит шлюпка, зависит порядок посадки в ней гребцов. Если шлюпка закреплена за форштевень, то первым в нее садится старшина, за ним загребные, затем — остальные гребцы по порядку номеров их банок.

Если шлюпки закреплены кормой, то первыми садятся баковые, а за ними остальные гребцы в обратном порядке номеров их банок. Последним садится старшина.

Если шлюпка стоит бортом к пристани, то гребцы правого борта, начиная с бакового, садятся с кормы, а гребцы левого борта, начиная с загребного, садятся с носа. Командир шлюпки во всех случаях садится последним.

Выход гребцов из шлюпки производится в обратном порядке.

Уяснение этого простого правила и его четкое выполнение избавит юных моряков от суеты и неразберихи при посадке на шлюпку.

Посадка начинается по команде *«Гребцы на шлюпку!»*, выход по команде *«Гребцам выйти из шлюпки!»*.

Сев по своим местам, гребцы очищают штерты уключин и отдают штерты, прихватывающие весла к борту. Со стороны обращенного к пристани борта загребной и баковый готовят отпорные крюки и кладут их поверх рангоута, второй загребной подвешивает руль.

Старшина проверяет снабжение и готовность шлюпки, вставляет изогнутый румпель, ставит флаг и садится на свое место.

На шлюпках все гребцы должны соблюдать правила:

1. По банкам не ходить.

2. При температуре воздуха выше 14 градусов находиться без обуви.

3. На банках сидеть в положении «смирно», лицом к корме, руки на коленях.

4. Не облокачиваться на борт, не выставлять за борт руки и локти, не сидеть развалясь на кормовом сиденье или носовом решетчатом люке, не разговаривать и быть внимательными.

5. Команды выполнять быстро, четко и точно.

6. Соблюдать форму одежды, объявленную старшиной (командиром) шлюпки.

ОБЯЗАННОСТИ ВАХТЕННОГО НА ШЛЮПКЕ

Вахтенный назначается командиром (старшиной) и следит за

сохранностью шлюпки и находящегося в ней имущества. В шлюпке он должен находится безотлучно, не допускать туда посторонних лиц, не разрешая что-либо брать из шлюпки или класть в нее. Ему запрещается ложиться, читать и сходить на берег. Место вахтенного — на кормовом сиденье лицом к баку.

Вахтенный обязан следить, чтобы шлюпка была правильно и надежно закреплена и не билась о борт корабля, стенку или другие шлюпки, чтобы шлюпочное имущество находилось на своих местах, весла и крюки прихвачены к борту, флаг и руль сняты, а за бортом не висели концы и другие предметы (кроме кранцев, где это необходимо).

При приливах и отливах вахтенный должен следить за фалинями и принимать меры, чтобы шлюпка не попала под пристань или не оказалась на мели.

Должен требовать, чтобы команда садилась в шлюпку, сняв обувь, а в холодное время года — обтерев ее от пыли и грязи, и не разрешать ходить по банкам.

ОБУЧЕНИЕ ГРЕБЛЕ

Занятия лучше всего проводить на бакштове или у стенки (носом, кормой). Вначале надо показать, как правильно сидеть на банке, как вставлять уключины и разбирать весла, как гребец должен правильно держать весло, производить гребок и убирать весла по команде «шабаш!». Затем следует провести тренировку в выполнении всех этих действий. Только после этого можно отваливать и, продолжая отрабатывать правильность приемов гребли, постепенно знакомить ребят с выполнением всех остальных команд.

Гребцы должны сидеть на банке лицом к корме, упираясь чуть согнутыми ногами в заранее подогнанные упоры. Техника гребли, которую мы приводим, несколько отличается от приемов, считавшихся ранее классическими. Однако результаты, достигнутые на соревнованиях командами, пользующимися новой техникой, позволяют считать ее более правильной и рекомендовать для применения в клубах юных моряков.

В начале обучения необходимо отработать следующие команды.

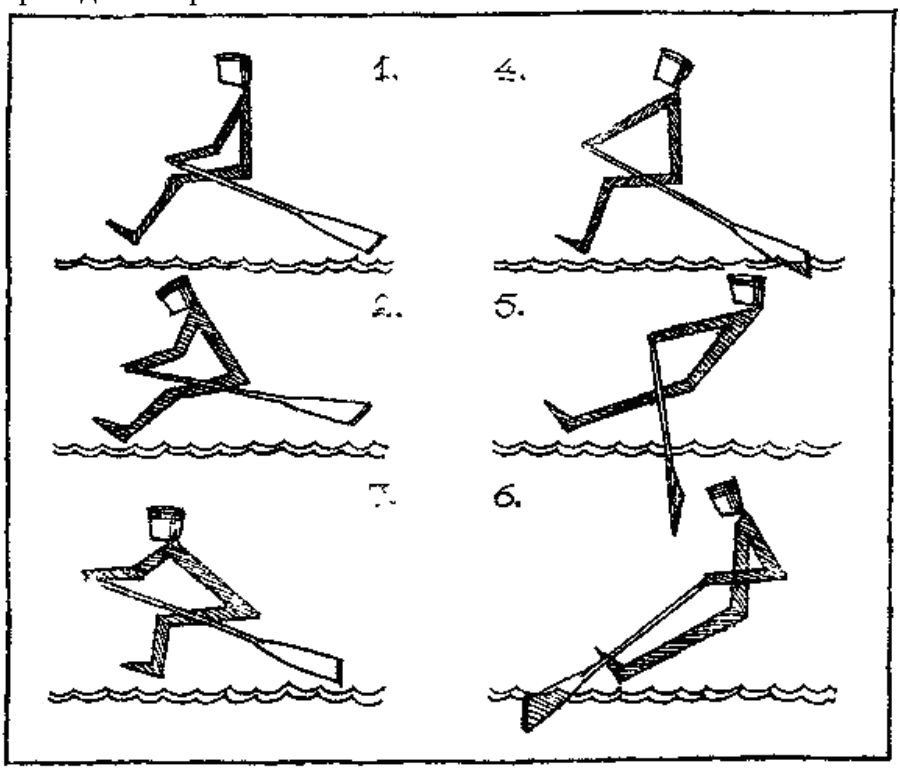
«Уключины вставить!» По этой команде гребцы, повернувшись вполоборота к бортам, рукой, ближайшей к борту, вставляют в гнезда уключины, разворачивая их вдоль планширя.

«Весла разобрать!» Гребцы одной рукой берут весло за рукоять, а другую руку, обращенную к борту, продевают под

весло так, чтобы валек оказался на локтевом сгибе руки. После этого весло поднимают на локтевом сгибе и кладут лопастью на планширь за вторую уключину, считая свою первой. Вальки весел должны быть на высоте планширя и прижаты к борту. Туловище повернуто вполоборота к своему борту, а голова — в сторону своего весла.

«Весла!» По этой команде гребцы одновременно, равняясь по загребным, поднимают весла на локтевом сгибе и вставляют серединой кожи в уключины. Руку, которая была под вальком, освобождают и кладут на валек. Ладони должны лежать на весле на ширине плеч. Лопасти весел должны быть горизонтальны, а сами весла иметь незначительный наклон к воде.

Обучение гребле следует проводить по приемам в два счета. Только после того, как все приемы будут твердо усвоены, можно переходить к гребле без счета.



«На воду — раз!..» По этой команде гребцы, равняясь по загребным, быстро заносят лопасти весел в сторону носа шлюпки. Лопасти должны идти горизонтально, чтобы уменьшить сопротивление воздуха. В конце заноса движением кистей весло разворачивают от себя так, чтобы верхняя кромка лопасти имела небольшой наклон к корме. Туловище при этом наклонено вперед, ноги согнуты в коленях, руки вытянуты вперед, голова поднята и обращена в сторону лопасти. При заносе весла

делается вдох.

«…Два-а-а!» По счету «два» гребцы одновременно опускают лопасти на 2/3 в воду и, отклоняясь всем корпусом назад, сильно проводят весло по воде, делают энергичный выдох. Опускание весла в воду производится быстро, по ходу весла. Скорость лопасти при этом должна быть больше скорости хода шлюпки.

Основную работу при проводке выполняют мышцы спины. Руки в первой фазе гребка вытянуты. Затем, когда туловище слегка отклоняется назад, руки сгибаются и с силой подтягивают рукоять весла. Ноги выпрямляются.

При проводке лопасть должна оставаться в вертикальном положении и не выниматься из воды.

После окончания гребка весло движением кистей рук разворачивают почти горизонтально. Кромка лопасти, обращенная к носу, должна при этом быть несколько выше кромки, обращенной к корме. Это делается для того, чтобы весло в случае заведения на волну во время заноса не ушло под воду. В конце заноса лопасти разворачиваются вертикально, как было указано выше, и делается новый гребок.

После приема ***«…два»*** пауза не делается и вновь подается команда ***«…раз»***. Задержка гребцов на отвале уменьшает скорость хода, так как нос шлюпки при этом зарывается в воду.

Очень важно добиться одновременного окончания гребка всеми гребцами. При разнобойном окончании шлюпка начинает раскачиваться и замедляет ход. Рывок в конце гребка делать не следует.

Постепенно, ускоряя счет, переходят к гребле без разделений и доводят ее до нормальной скорости, присущей данному типу шлюпки.

Самая быстрая гребля на четырех- и шестивесельных ялах до 30–36 гребков в минуту, на катерах и баркасах — до 26–30 гребков в минуту.

Когда шлюпка движется по ветру, весла разворачивать не следует. В этом случае выгодней подставить ветру полную площадь лопастей и использовать его силу для увеличения скорости хода.

Для окончания гребли и уборки весел подается команда ***«шабаш!»***. По этой команде гребцы, положив одну руку под валек и другой нажимая на рукоять, вынимают весла из уключин заносят их лопастями к носу и, стараясь не производить шума, укладывают к бортам начиная с носа. Загребные кладут свои весла последними. Сразу после этого уключины вынимают.

Для того чтобы при отваливании от корабля (стенки) дать шлюпке ход вперед, подается команда ***«протянуться!»***. По этой

команде загребные и баковые протягиваются вперед крюками (или по концу).

Когда шлюпка приобрела ход, кладут руль от борта корабля и командуют: ***«Оттолкнуть нос!»*** Баковые, продолжая протягивать шлюпку длинными крюками, сильно отталкивают нос от корабля. После этого крюки кладут на рангоут.

При обучении гребле необходимо:

1. Глубоко и ритмично дышать.

2. Использовать силу не только рук, но и туловища. Греблю руками не допускать.

3. Правильно заносить и разворачивать весло.

4. Следить за тем, чтобы руки не смачивала вода.

Грести нужно приучаться на обоих бортах и на разных банках.

Тренироваться в этих движениях нужно до тех пор, пока ребята не научатся грести ровно, согласованно и ритмично — все как один человек.

ОСНОВНЫЕ ШЛЮПОЧНЫЕ КОМАНДЫ

Команды подаются отчетливым громким голосом и обязательно тогда, когда лопасти весел находятся в воде и до траверза еще не доведены.

«Отваливай!» Подается при отходе шлюпки от трапа пристани и объединяет действия, выполняемые гребцами при начальном обучении, по четырем отдельным командам: ***«Протянуться!»***, ***«Оттолкнуть нос!»***, ***«Уключины вставить!»*** и ***«Весла разобрать!»*** Эта команда применяется тогда, когда гребцы уже обучены гребле.

После того как шлюпка отвалила, командир шлюпки должен осмотреться за бортом, чтобы снаружи не остались висеть кранцы, штерты от уключин, концы фалиней и т. д.

«Весла!..» Гребцы приподнимают весла и кладут их серединой кожи в уключины, как было указано выше.

На распашных шлюпках эта команда не подается, так как весла вставляются в уключины по команде ***«отваливай!»***.

«...На воду!» Гребцы одновременно заносят лопасти весел к носу, опускают их в воду и начинают грести.

«Суши весла!» Команда подается при временном прекращении гребли. По этой команде лопасти весел вынимаются из воды и выравниваются в горизонтальном положении, параллельно воде. При этом они должны быть перпендикулярны диаметральной плоскости шлюпки.

«Весла в воду!» Применяется для уменьшения хода шлюпки. По этой команде гребцы опускают лопасти ребром в воду на 1/3. При большом ходе лопасти верхней кромкой разворачиваются к носу. Корпус гребца должен быть наклонен в сторону кормы. Гребцы держат вальки на высоте груди, нажимая на них грудью.

После того как ход шлюпки будет уменьшен до нужных пределов, обычно командуют: ***«Суши весла!»*** или: ***«Шабаш!»*** Команда подается в узких местах или когда требуется не задеть какой-либо предмет в воде.

«Табань обе!» Гребцы одновременно заносят лопасти весел на корму, опускают их в воду и начинают грести в обратную сторону, давая шлюпке задний ход.

При обучении гребле по приемам команды ***«табань обе!»*** подразделяются на два приема:

«…раз!» — по этой команде лопасти весел заносятся в сторону кормы;

«…два-а-а» — лопасти весел проводятся по воде по направлению к носу шлюпки.

«Весла по борту!» Команда подается при временном прекращении гребли, чтобы не задеть веслами за какой-нибудь предмет на воде (бочка, веха и т. д.), при проходе узкостей. По этой команде гребцы, не вынимая весел из уключин, быстро относят лопасти к корме так, чтобы они были прижаты к наружному борту. Затем обычно следует команда ***«суши весла!»***.

«Береги весла!» Подается при опасении, что весла могут задеть за какой-либо предмет. Гребцы внимательно следят за лопастью весла и, если нужно, несколько втягивают весло внутрь шлюпки.

«Навались!» Подается для увеличения скорости хода. По этой команде гребцы начинают грести сильнее, наваливаясь на весла, однако не учащая темпа гребли.

«Легче грести!» Сигнал для уменьшения скорости хода. Гребцы, не замедляя темпа гребли, делают слабую проводку, не наваливаются.

«Весла под рангоут!» Подается для отдыха гребцов на шлюпках с вальковыми веслами. Гребцы, оставляя весла в уключинах, рукояти кладут под рангоут. Лопасти выравнивают горизонтально.

«Весла под планширь!» Подается для отдыха гребцов на шлюпках с распашными веслами. Выполняется так же, как и в предыдущем случае, только рукояти весел закладываются под планширь.

«Весла на укол!» Подается при снятии шлюпок с мели и при движении в мелководных узкостях, где ширина не позволяет

грести. По этой команде гребцы встают, вынимают весла из уключин и, упираясь рукоятью весла (чтобы не расколоть лопасть) в грунт, протягивают шлюпку в нужном направлении. Для продолжения гребли подается команда ***«весла!»***.

«Крюк!» Подается на больших шлюпках (баркасах и катерах) для того, чтобы заблаговременно, до команды ***«шабаш!»***, освободить от гребли баковых гребцов, дать им возможность убрать свои весла и уключины, взять отпорные крюки и подготовиться обеспечить подход и остановку шлюпки. По этой команде баковые одновременно поднимают весла из уключин и кладут их на рангоут лопастями к корме, берут крюки и, стоя лицом к носу, держат их вертикально, внутренней по отношению к шлюпке рукой.

«Весла на валек!» Подается на шлюпках с вальковыми веслами для приветствия начальников, при проходе линии финиша на гребных гонках, а также перед посадкой на шлюпку большого числа пассажиров и при проходе особо узких мест. Гребцы, не вставая с места, поднимают весла вертикально, лопастями вверх, разворачивают лопасти вдоль шлюпки и выравнивают их. Рука, обращенная к борту, должна держать весло за кожу, при этом рука должна быть вытянута горизонтально и перпендикулярно борту. Другой рукой держат весло ниже, за валек. Корпус при этом должен быть прямой, а голова повернута в сторону кормы. При приветствии начальника гребцы поворачивают голову в его сторону, а командир и старшина шлюпки, не вставая, прикладывают руку к головному убору. По миновании надобности в этом маневре подается команда ***«весла!»***.

«Шабаш!» — подается для окончания гребли.

Команды, произнесенные без указания борта, относятся ко всем гребцам. Когда необходимо подать команду гребцам одного борта, добавляются слова «правая», «левая». Например: ***«Правая, табань!»***, ***«Левая, на воду!»*** и т. д.

УПРАВЛЕНИЕ ШЛЮПКОЙ

При отходе шлюпки от борта корабля гребцы ближайшего к кораблю борта по команде «отваливай!» протягивают шлюпку вперед, пользуясь поданным с корабля концом, Баковый отталкивает нос, загребной отдает конец, а старшина кладет руль от борта корабля (перекладывать много руль не следует, так как шлюпка может удариться кормой). Все гребцы вставляют уключины и разбирают весла. Когда шлюпка отойдет от борта на такое расстояние, что можно будет вставить весла в уключины, подается команда ***«весла!»***, а затем ***«на воду!»***.

Если конец с корабля на шлюпку не был подан, то гребцы протягиваются, держась за трап или леер руками или отпорными крюками. Так же поступают при отходе от стенки.

При подходе шлюпки к кораблю ее направляют под углом 35–40 градусов к диаметральной плоскости корабля и, учитывая инерцию, подают команду ***«шабаш!»***. Гребцы шабашат, загребной крюком задерживает корму шлюпки у трапа, а баковые принимают конец, подаваемый с корабля. Конец должен крепиться за мачтовую банку шлюпочным узлом.

Подходить к кораблю следует так, чтобы нос шлюпки был обращен к носу корабля. Подходить носом к корме разрешается только в случаях, когда корабль стоит не по ветру (течению) и в местах, где невозможно развернуться.

Подход к стенке осуществляется таким же образом. Если конец на шлюпку подать некому, следует, удерживая шлюпку крюками на месте, выслать на стенку одного из баковых для приема и крепления фашин.

При отваливании от трапа в свежую погоду надо обязательно пользоваться концом, поданным с корабля на шлюпку. По команде ***«отваливай!»*** на корабле быстро выбирают конец, а на шлюпке разбирают весла и кладут руль от борта корабля. Когда шлюпка набрала скорость, отдают конец и командуют ***«весла на воду!»***.

При подходе к трапу в свежую погоду необходимо приставать не вплотную, а с таким расчетом, чтобы можно было пользоваться веслами. Команда ***«шабаш!»*** подается после того, как с корабля будет принят и закреплен на шлюпке конец.

В очень свежую погоду лучше приставать на бакштов. Бакштов подается с кормы корабля посредством бросательного конца, к которому в необходимых случаях может крепиться спасательный круг.

В местах соприкосновения борта шлюпки с трапом или

стенкой следует обязательно подкладывать кранцы, а после того, как шлюпка отвалила, проверить, не остались ли кранцы за бортом.

Шлюпка, идущая с неубранными кранцами, висящими за бортом фалинями и снастями, имеет неряшливый вид, что свидетельствует об отсутствии морской культуры у ее команды.

При управлении шлюпкой часто бывает необходимо сделать быстрый поворот на ходу, развернуться при помощи весел на месте, остановить шлюпку.

Для того чтобы это сделать, нужно подать команду ***«весла в воду!»*** гребцам того борта, в сторону которого нужно поворачивать, и положить руль в сторону того же борта. Например, если необходимо повернуть вправо, командуют: ***«Правая, в воду!»*** — и кладут руль право на борта. По окончании разворота подается команда ***«обе на воду!»***.

Для того чтобы развернуться при помощи весел на месте, соединяются команды ***«на воду!»*** и ***«табань!»*** (или ***«весла в воду!»***) с указанием, какому борту что делать. Например, при повороте вправо следует командовать: ***«Правая, табань!»*** (или: ***«Весла в воду!»***), ***«Левая, на воду!»***. Обычно правой стороне команду всегда подают первой.

Иногда бывает необходимо грести только с одного борта. В этом случае командуют: ***«Правая (левая), на воду!»*** или: ***«Табань!»***.

Для того чтобы резко остановить шлюпку, командуют: ***«Весла в воду!»*** После того как инерция шлюпки будет погашена, подают ***«суши весла!»*** или ***«шабаш!»***. Если шлюпке необходимо дать ход назад, то команду ***«табань!»*** можно подавать только после того, как шлюпка остановилась. Никогда не следует подавать эту команду на шлюпке, имеющей значительный передний ход.

ГЛАЗА И УШИ КОРАБЛЯ

Корабли Военно-Морского Флота очень редко действуют в одиночку, сами по себе. Но даже и в этом случае они постоянно поддерживают связь с командованием: доносят о результатах разведки, о замеченных кораблях противника, предупреждают об опасности свои суда. Если же корабль вдруг почему-либо лишится связи, он попадает в положение человека, который внезапно потерял зрение и слух. Сами можете себе представить, каково такому человеку пришлось бы в гуще современного боя. Не легче участь корабля. По всей вероятности, поражения ему не миновать. Как показывает практика, именно нарушение связи подчас приводило к гибели могучие корабли.

Связь бывает разная. Если корабль стоит у причальной стенки, можно протянуть на берег телефонную линию и звонить точно так же, как мы звоним из дома по обычному телефону.

Другое дело, если сообщение строго секретное и передать его нужно на большое расстояние. В таком случае информацию зашифровывают и посылают по радио. Даже если враг ее и перехватит, то все равно ничего в ней не поймет, если не знает ключа шифра.

В общем, средства связи очень разнообразны. Некоторые из них появились не так давно, другие используются столетиями. Но моряки не случайно продолжают ими пользоваться и не сдают в архив. Дело не в консерватизме и приверженности к традициям. Дело в простоте и надежности самих средств, которые при определенных условиях успешно конкурируют с последними достижениями в области связи.

Итак, средства связи и сигнализации делятся на следующие виды.

ЗРИТЕЛЬНАЯ

Простой, надежный и удобный способ связи на небольших расстояниях — семафорная азбука. При помощи двух флажков сигнальщик передает знаки, которые при хорошей, ясной погоде можно разобрать на дистанции до двух миль. Например, сигнальщик поднял руки в стороны. Это означает букву Т. Если правая рука поднята вверх, а левая опущена вниз — букву И и т. д. В минуту опытный сигнальщик может передать больше 100 знаков, из которых моряк, принимающий сообщение, сложит слова, как при чтении мы складываем их из отдельных букв.

Каждый юный моряк должен знать морской семафор и уметь им пользоваться.

Чтобы передать сообщение, надо встать на высокое место лицом к тому кораблю, куда передается информация. Предварительно оглянитесь назад. Нет ли у вас за спиной фона, на котором вас трудно будет разглядеть.

Повторив несколько раз букву У, сделайте вызов.

Между вызовами «напишите» название корабля, который вам нужен.

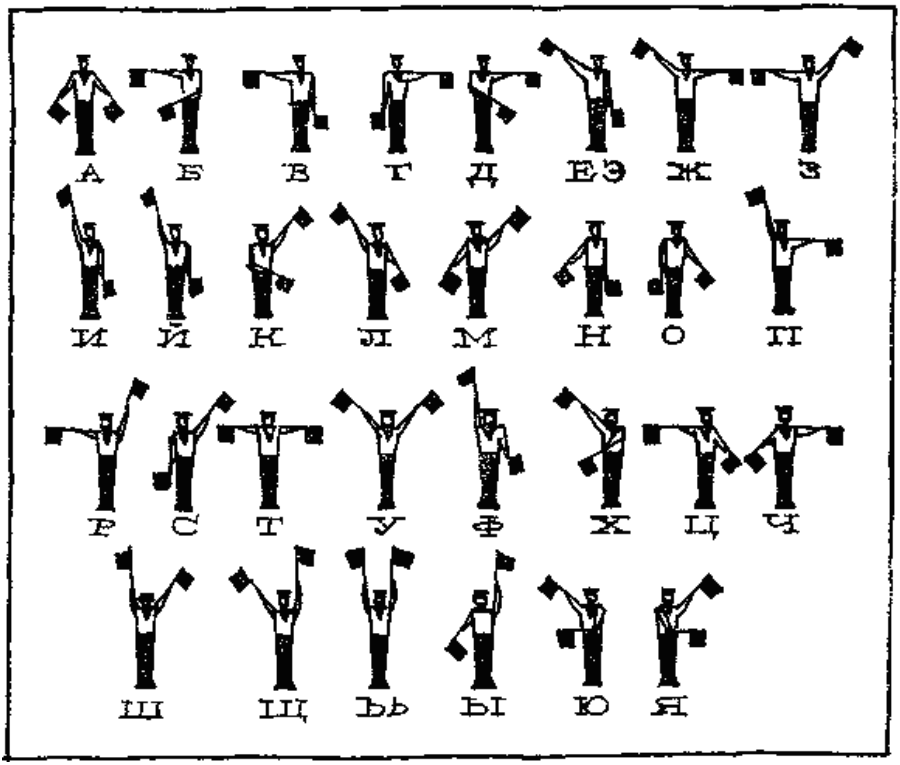
Сообщение передавайте только после того, как ваш «абонент» ответит сигналом «понял» — две буквы А подряд. Тогда, дважды «написав» букву Т — предварительный знак, — начинайте передавать свое сообщение.

Передав слово, выждите, пока вам не подтвердят его получение — передадут двойную букву А, что означает «понял».

Ваш сигнал могут не разобрать. Тогда в ответ вы увидите двойное И — «не понял». По этому сигналу снова передайте последнее слово и ждите двойного А.

Передав весь текст, пошлите сигнал окончания передачи. Для этого буква И передается несколько раз подряд, то правой рукой, то левой.

В качестве средства сигнализации используются и флаги. Одному флагу или целому сочетанию присваивается определенное значение. Эти слова и фразы собраны в своды сигналов: одно-, двух- и трехфлажные. Таблица флагов свода сигналов Военно-Морского Флота состоит из 33 буквенных, 17 специальных и 10 цифровых флагов различной формы и расцветки.



К сожалению, флагами пользоваться не всегда удобно. При безветрии они повисают, а в шторм вытягиваются по ветру. Поэтому не со всех направлений их видно хорошо.

В таких случаях вместо флагов применяют сигнальные фигуры — конусы вершиной вверх и вниз, шар и цилиндр и др. Делаются они из кусков жести, скрепленных друг с другом под прямым углом.

Каждая фигура имеет свой номер, а сочетаниям фигур соответствует определенная буква, слово или фраза.

Достоинство сигнальных фигур в том, что они хорошо видны с разных сторон — ив ветреную погоду, и в штиль.

СВЕТОВАЯ

Кромешной ночью проку от флагов никакого, зато свет виден за много миль. А если направить его в одну сторону лучом, то мы получим возможность передавать сообщения так, что противнику будет трудно их перехватить. Чтобы прочесть световые сигналы, надо находиться на линии между двумя кораблями. Тот, кто находится от этой линии в стороне, ничего не замечает.

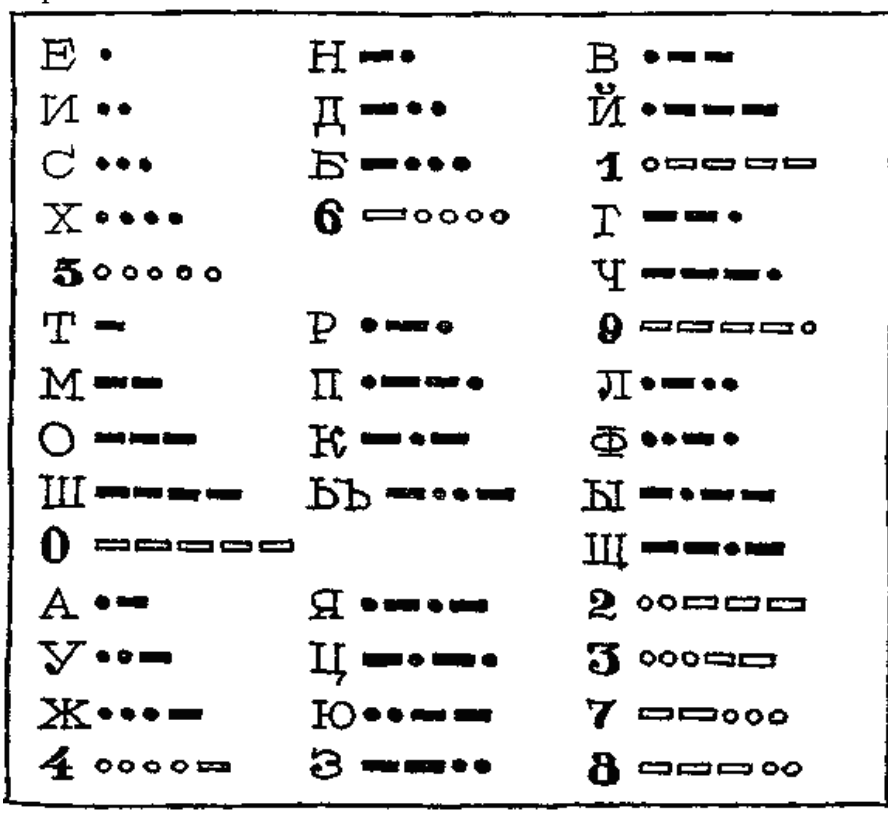
Итак, средства световой сигнализации делятся на два вида: направленные и ненаправленные. Последние обычно

применяются при стоянке на своей базе. Самое распространенное средство — лампочка, расположенная на верхушке мачты, клотиковый огонь.

Если гасить и зажигать лампочку, то по азбуке Морзе можно передавать сигналы. Долгая вспышка — «тире», короткая — «точка».

Белый огонь виден на расстоянии до пяти миль. В туманную погоду, когда белый огонь виден плохо, пользуются красным. Он виден до двух-трех миль.

В боевых условиях пользуются специальным световым прибором, который называется ратьером. На несколько миль он посылает мощный узкий луч, который нельзя увидеть со стороны. Следовательно, два корабля могут вести между собой секретные переговоры. А если передачи зашифровать, то, даже увидев их, все равно ничего не поймешь.



Но…

Случилось так: темной ночью советский корабль шел вперед, а навстречу ему двумя колоннами двигались фашистские корабли. Когда они были замечены, поворачивать назад было поздно. И справа и слева смутно виднелись силуэты эсминцев и крейсеров. Долго так продолжаться не могло. Вот-вот немцы

условным сигналом запросят советский корабль о его принадлежности. И тогда конец. У немцев стократное превосходство в силе. Несколько залпов, и все будет кончено. И впрямь. Замигал ратьер. Что делать?

Положение спас сигнальщик. «Наверное, фашисты думают, что мы свои, и хотят получить подтверждение», — решил он. Недолго думая, он повернул ратьер и передал полученный сигнал в сторону левой колонны. Вскоре оттуда замигал ратьер. Запомнив комбинацию вспышек, сигнальщик опять повернул ратьер и повторил ответ. Хотя все произошло в считанные секунды, опытный сигнальщик не перепутал ни один знак. Обманутые немцы так ничего и не заподозрили. Корабль был спасен.

ПИРОТЕХНИЧЕСКАЯ

Такая сигнализация применяется для связи между кораблями и берегом, между кораблями, между кораблями и самолетами.

Например, береговые батареи засекли корабли. Свои они или чужие? В воздух взвиваются ракеты. Если корабли свои, они поймут, что от них хотят, и ответят нужной комбинацией ракет: допустим, двумя красными и зеленой. Значит, корабли свои и могут беспрепятственно плыть дальше. Если же к нашим берегам приблизился враг, он не сумеет дать правильный ответ, и по нему будет открыт огонь.

ЗВУКОВАЯ

При плохой видимости от световой сигнализации приходится отказываться. Например, на море упал туман. В двух шагах ничего не видно. Что делать? А вдруг какой-нибудь корабль врежется тебе прямо в борт? Но этого не произойдет, если подавать звуковые сигналы — сиреной, гудком, судовым колоколом, пушечными выстрелами и т. д.

В тумане вдруг раздается звон. На корабле, идущем тихим ходом вперед, слышат его. Пятисекундный звон, затем минута молчания, и так все время. И понимают: какой-то корабль предупреждает о своем присутствии. Требуется предельная осторожность.

Сиреной, свистками, гудками, горнами можно передавать сигналы по азбуке Морзе. Долгий звук — «тире» — длится четыре-шесть секунд, короткий — «точка» — одну секунду.

Если расстояние между двумя кораблями или берегом невелико (один-два кабельтовых), переговоры можно вести голосом, пользуясь рупором или мегафоном.

ПОДВОДНОЗВУКОВАЯ

Звуковые колебания распространяются не только по воздуху, но и на воде. Ученые решили использовать это свойство и сконструировали прибор, который позволяет вести переговоры между кораблем и подводной лодкой, лежащей на дне. Такой прибор обеспечивает связь на расстоянии до 10 миль.

РАДИОПОДВОДНАЯ

Отличительная особенность современных военных кораблей — наличие большого количества самых разнообразных антенн. Особенно много их на штабных кораблях. Иногда на корабле устанавливается до 40 радиопередатчиков и 80 радиоприемников. Такое разнообразие радиоаппаратуры позволяет вести направленные передачи сразу несколькими лучами, использовать разные по длине волны и работать как радиотелеграфом и радиотелефоном, так и радиофототелеграфом и буквопечатающим устройством.

Корабельная радиоаппаратура отличается большой надежностью и помехоустойчивостью. Позволяет осуществлять автоматическую буквопечатающую связь, передавать карты, таблицы и другие фотоматериалы. Причем так, что перехватить эту информацию противнику практически невозможно.

Фототелеграфная передача с корабля на корабль может осуществляться на расстояние в несколько тысяч миль. Для связи с самолетами-разведчиками используется телевидение. Оно действует примерно на 100 миль.

Для связи внутри соединений используются ультракороткие, средние и часть коротких волн. Для дальней связи кораблей с берегом и между собой применяются короткие волны.

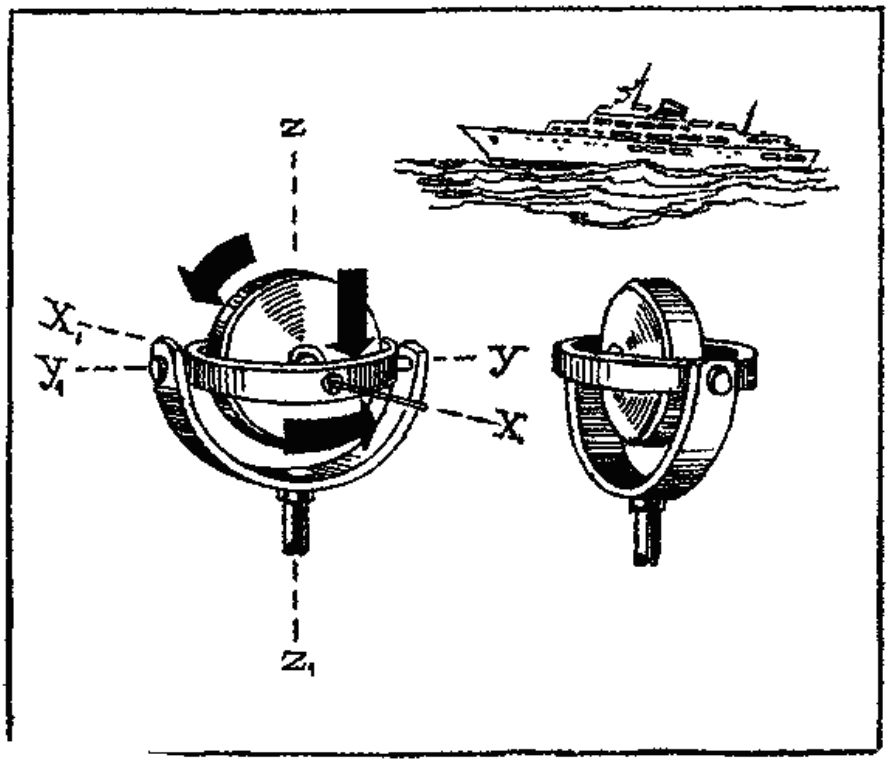
Труднее всего организовать связь с подводными лодками, находящимися в погруженном положении. Вода — среда, почти непроходимая для радиосвязи. Лучше всего проникают сквозь воду длинные волны. Поэтому, чтобы поддерживать уверенную связь с субмаринами, на берегу ставят мощные радиопередатчики. Их сигналы подводные лодки могут принимать, оставаясь на глубине 20–30 метров.

КУДА ПОВЕРНУТЬ ШТУРВАЛ

В открытом море нет ориентиров. Это на земле язык до Киева доведет. А там, где кругом вода, одна вода, только штурман может проложить верный путь. Не заблудиться в морском просторе ему помогает кораблевождение — целый комплекс сложных научных дисциплин.

С давних пор три прибора неизменно помогали моряку не сбиться с правильного пути: компас, лаг и секстан.

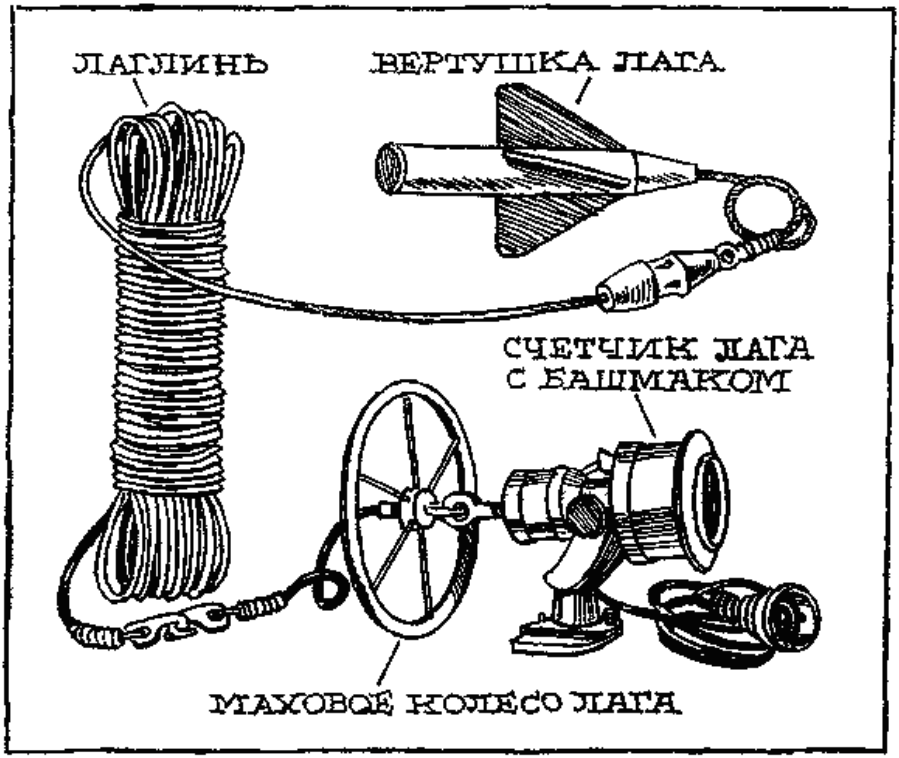
Компас. В этом слове моряки делают ударение не на первом слоге, как принято у штатских, а на втором — «компас». Прибор основан на свойстве свободно подвешенной намагниченной стрелки одним концом указывать на север.



Но вот беда. Такой компас не вполне надежен. Направление на север он показывает не совсем правильно. Поэтому, если потребуется большая степень точности, в показания магнитного компаса нужно вносить поправки. К тому же он реагирует на любое железо, оказавшееся поблизости. Вспомните, какую роковую роль сыграл топор, подложенный под компас, в романе Жюля Верна «Пятнадцатилетний капитан».

А вот на **гироскопический компас** никакое железо не

влияет, ибо он основан не на магнитном принципе, а на свойстве быстро вращающегося волчка (гироскопа) сохранять свое положение в пространстве. Конечно, морской гирокомпас мало напоминает знакомую всем детям юлу, хотя разница между ними чисто конструктивная, а не принципиальная. Скорость вращения компаса-волчка необычайно велика — до 20 тысяч оборотов в минуту. Чтобы поддерживать ее долгое время, используется специальный моторчик. И пока он работает, компас указывает точное направление на полюс.



На боевых кораблях гирокомпас устанавливают в хорошо защищенных помещениях, где его очень трудно повредить. Показания же прибора по проводам отводят к репитерам — повторителям, которые устанавливаются в тех местах корабля, где в них есть надобность.

Лаг. Посмотрев на компас, моряк может узнать, в какую сторону он плывет, и, если корабль отклонился от курса, поворотом штурвала опять задать ему нужное направление. Но как узнать, какое расстояние осталось за кормой? Долго ли еще предстоит плыть? А если на середине пути надо сделать поворот, у кого узнать, пора поворачивать или нет? В таких делах компас плохой помощник. Зато лаг дает вам на эти вопросы точные и обстоятельные ответы.

Механический лаг — это вертушка, которую на вертящемся

тросе (лаглине) корабль буксирует за собой. Стоит судно на месте, вертушка не вращается. Корабль двинулся вперед — и, отзываясь на его движение, вертушка ввинчивается в воду и начинает крутиться. Чем быстрее ход, тем быстрее вращение. Каждому числу оборотов соответствует определенное расстояние, пройденное кораблем. Заметив время, за которое корабль покрыл какую-либо дистанцию, можно узнать его скорость относительно воды.

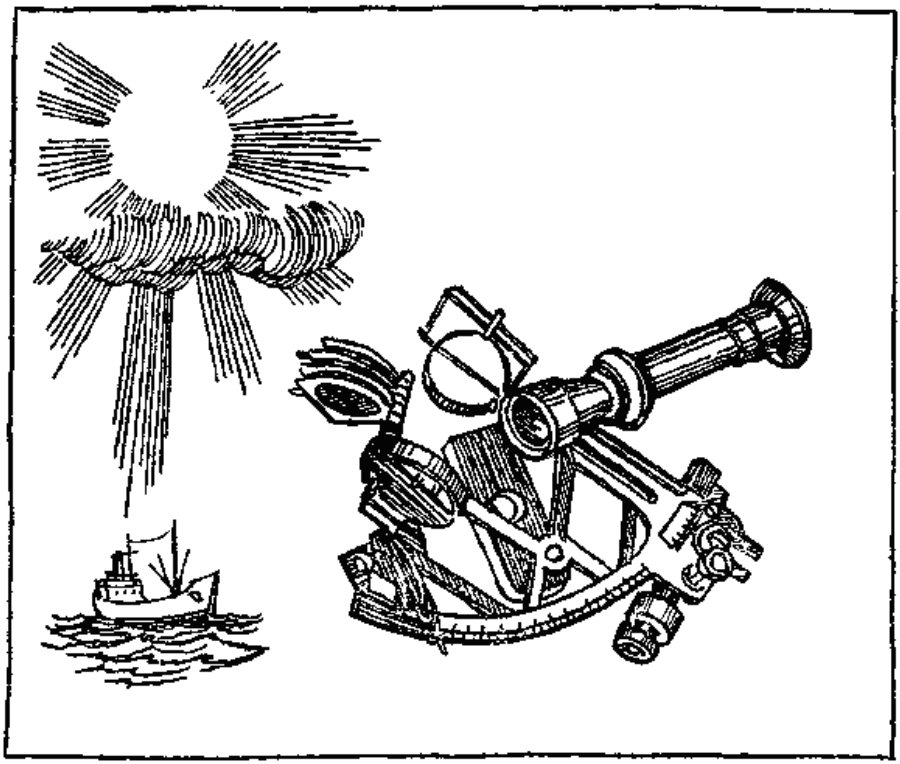
Гидравлический лаг — две трубки, концами выведенные под днище корабля. Один конец не выступает за обшивку, зато отверстие другой трубки обращено к носу корабля и во время его движения принимает на себя напор воды. Трубки соединены с манометром, который регистрирует давление воды. По величине этого давления можно судить о скорости корабля.

Секстан. С его помощью можно узнать местонахождение корабля. Как это делается?

Солнце и звезды в каждый момент дня и ночи, если смотреть на них с одного и того же места земного шара, занимают на небе строго определенное положение. Но если место, в котором находится наблюдатель, изменилось, изменяется и положение на небе Солнца и звезд. Отсюда появляется возможность, определив, где находятся звезды (Солнце), и заметив точное время при помощи особых таблиц, узнать свое местонахождение — широту и долготу. Надо только иметь в виду, что время определяется не по Солнцу и не по местным часам. Для каждого пункта Земли оно вычисляется особо, в соответствии с таблицами.

Но вернемся к Солнцу и звездам. Их положение над горизонтом определяется секстаном — оптической трубой, прикрепленной к сектору, составляющему примерно 1/6 часть круга.

Наблюдения, произведенные секстаном, дают точное представление о том, в каком месте моря или океана находится корабль.



Одним из основных корабельных приборов является также ***лот***, служащий для измерения глубины. В своем первоначальном виде он очень прост — на веревке на дно опускается тяжелый груз.

Теперь делается иначе. От старого лота, по сути дела, осталось одно название. Специальный прибор посылает на дно моря звуковой импульс. Звук доходит до дна, отражается от него и возвращается назад. Скорость распространения звука в воде известна. Стоит заметить время, которое понадобится звуку, чтобы совершить путь вниз и вверх, как появляется возможность вычислить глубину моря. Современные приборы выполняют эту работу автоматически. Человеку остается только считывать готовые показания.

ИЗМЕРЕНИЕ РАССТОЯНИЙ

Если на суше должны измеряться километры, то на море единицей измерения служит миля. Она равна длине одной минуты дуги меридиана, или (как это принято в СССР и ряде других стран) 1852 метрам. В миле 10 кабельтовых. Длина кабельтова 185,2 метра.

Единица скорости корабля — узел. Это такая скорость, при

которой корабль проходит одну милю в час. Таким образом, скорость 35 узлов означает, что корабль способен давать 35 миль в час.

В открытом море человек как бы находится в центре круга, образованного видимым горизонтом.

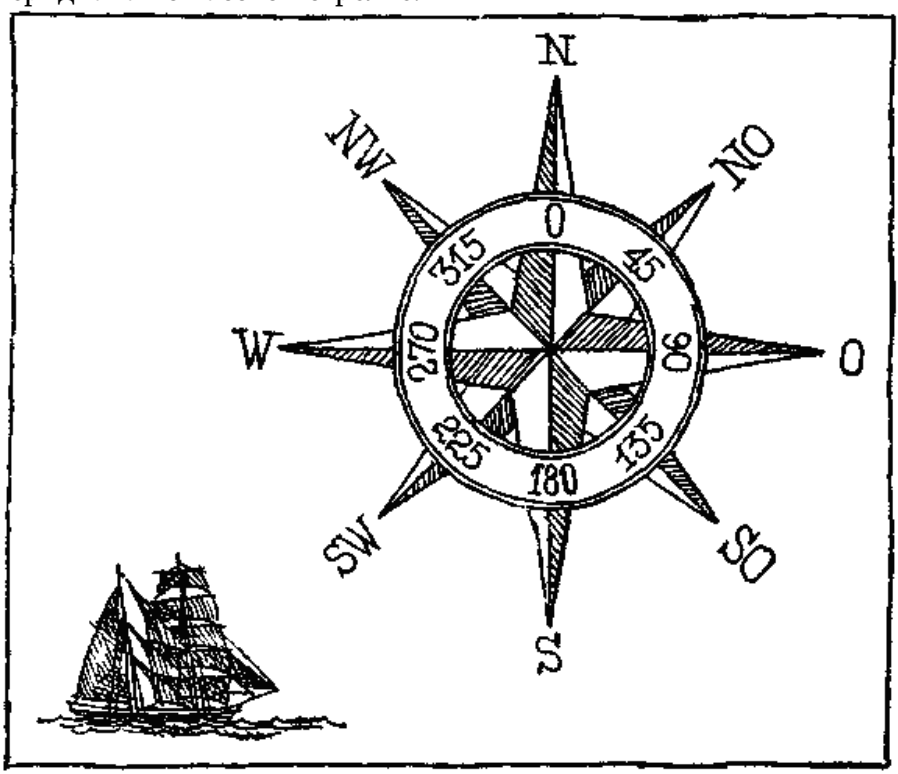
Для определения направления плоскость горизонта разбивается на румбы. Если с норда (севера) на зюйд (юг) провести меридиан, а с оста (востока) на вест (запад) параллель, то наблюдатель будет находиться в точке их пересечения. Плоскость горизонта мы разделим на четыре четверти, которые называются главными румбами.

Направления, делящие главные румбы пополам, называются четвертными румбами: норд-ост, норд-вест, зюйд-ост, зюйд-вест.

Разделив четвертные румбы, мы получим направления, которые называются трехбуквенными румбами (NNO; SWW; OOS).

Если и их разделить пополам, получается еще 16 промежуточных румбов. Всего их 32.

Чтобы определить точное направление, окружность горизонта делят на 360 градусов. Отсчет ведется от северной части меридиана по часовой стрелке.



Направление меридиана, курса корабля, а также направление (пеленг) на какой-либо предмет определяется при помощи компаса.

Плавать по морям и океанам морякам помогают карты. Как известно, прямая — кратчайшее расстояние между двумя точками. Но только не на море. Поэтому, если вам нужно попасть из одного порта в другой, не спешите соединять их на карте прямой линией, намечая будущий маршрут. Самым коротким расстоянием будет не прямая, а дуга большого круга. (Проверьте это, проводя кратчайшее расстояние с помощью натянутой нити по глобусу.) Ведь море — часть земного шара. Следовательно, плыть вам придется не по прямой, а по дуге.

Такие дуги — кратчайший путь между портами — проложены на морских картах. На каждой линии написано, из какого порта и в какой она ведет и сколько миль пролегло между ними. Называются такие линии ортодромиями (от греческого слова «ортос» — «прямой», «дромос» — «бег», «путь»).

Морские карты делятся на справочные и навигационные.

Справочные служат источником сведений о течениях, радиомаяках, господствующих ветрах, туманах и т. д.

Навигационные карты подразделяются на генеральные, путевые и частные.

На генеральных изображаются целые моря и океаны. Но этим картам изучаются общие условия плавания, производятся предварительные расчеты.

Путевые карты имеют масштаб от 1:100 000 до 1:500 000. Во время плавания по ним ведется прокладка пути корабля.

Частные карты отличаются более крупным масштабом — от 1:25 000 до 1:100 000. На них подробно изображаются береговая черта, мели, камни и т. д. По таким картам плавают вблизи берегов, в шхерах, фиордах, при прохождении узких мест.

Еще более крупными масштабами отличаются планы, на которых со всеми подробностями изображаются рейды, бухты, якорные стоянки, острова и т. д.

Условные значки отмечают на картах все, что может быть полезно моряку в плавании: маяки, характер их огней, вехи, буи, фарватеры, глубины, затонувшие суда, ориентиры на берегу и т. д.

МОРСКОЙ СЛОВАРЬ

Абордаж — способ ведения боя, когда корабли сцепляются бортами и нападающие высаживаются на корабль противника.

Альбатрос — океанская птица из отряда буревестников.

Ахтерштевень — кормовая оконечность судна.

Бак — носовая часть верхней палубы судна.

Бакен, буй — установленные на якорях плавучие знаки ограждения фарватеров и опасных мест для плавания.

Банка — скамейка для гребцов в шлюпке.

Баржа — судно, перемещаемое буксиром.

Бимс — поперечная балка, связывающая концы шпангоутов.

Бить склянки — подавать сигналы времени на судне рындой — судовым колоколом.

Брашпиль — лебедка для подъема якоря.

Буйреп — трос, на котором крепится буй.

Бухта — небольшой залив, защищенный от волнения и ветра.

Бушприт — брус на носу судна, выставленный вперед или наклонно вверх.

Ванты — снасти для крепления мачт.

Ватерлиния — линия вдоль борта корабля, отмечающая осадку судна с полной нагрузкой.

Галеас — средневековый боевой корабль галерного типа.

Галеон — средневековое транспортное судно.

Гафель — приспособление на мачте для подъема флагов и огней.

Гальюн — туалет на судне.

Гюйс — флаг, поднимаемый на носу корабля.

Дек — устаревшее название навесной палубы.

Дифферент — разность между углублением носа и кормы корабля.

Добро — название флага, соответствующего букве Д и означающего: «Да, согласен, разрешаю».

Дрейф — снос движущегося судна ветром.

Зюйдвестка — широкополая круглая шляпа из прорезиненной ткани для защиты от воды и ветра.

Иллюминатор — круглое застекленное окно на судне.

Кабельтов — морская единица длины, равная 1/10 мили, или 185,2 метра.

Карбас — небольшое рыболовное судно.

Камбуз — помещение для приготовления пищи на судне.

Каюта — жилое помещение на судне для команды и пассажиров.

Киль — продольная связь на днище судна, проходящая в диаметральной плоскости.

Кильватер — строй кораблей, следующих один за другим.

Клотик — деревянный или стальной кружок на флагштоке или верхней части мачты.

Клюз — прорезь в борту для пропуска якорной цепи или швартовых, а также для размещения якоря.

Кнехт — парная тумба на палубе судна для крепления швартовых.

Кранец — сплетенный из троса шар, вывешиваемый за борт для смягчения удара судна о причал или о борт другого судна.

Крюйт-камера — помещение на судне для хранения пороха и боеприпасов.

Кубрик — помещение для размещения экипажа судна.

Леер — веревка или трос, закрепленный двумя концами и туго натянутый.

Линь — прочный тонкий трос.

Миля — морская единица длины, равная 1852 метрам.

Минреп — трос, удерживающий мину на якоре на определенной глубине.

Мичманка — обиходное название морской фуражки.

Навигация — 1) раздел науки о судовождении;

2) период времени, когда разрешено плавание судов в данном бассейне — море, реке, канале.

Норд-вест — северо-запад.

Палуба — водонепроницаемое горизонтальное перекрытие судна.

Переборка — вертикальная перегородка между помещениями судна.

Пирс — пристань, построенная перпендикулярно к берегу.

Рангоут — стальные или деревянные круглые части мачты.

Рубка — надстройка на верхней палубе, не доходящая до бортов.

Рында — судовой колокол.

Салага — презрительная кличка молодых, неопытных моряков.

Спардек — средняя часть верхней палубы судна (см. бак, ют).

Струг — старинное русское речное судно.

Субмарина — редко употребляемое название подводной лодки.

Топовый огонь — огонь, размещаемый на топе — верхней оконечности мачты.

Трап — лестница на судне.

Узел — единица скорости, равная 1 миле в час.

Фарватер — проход между подводными опасностями, огражденный специальными знаками (см. бакен, буй).

Форштевень — носовая оконечность судна (см. ахтерштевень).

Фрегат — в старину парусное судно, в настоящее время в иностранных флотах так именуются сторожевые корабли.

Ходовой мостик — возвышенная платформа, на которой на ходу судна находится капитан или командир корабля, а также вахтенный офицер.

Циркуляция — совершаемый судном поворот на другой курс.

Швартовы — тросы, удерживающие судно у причала.

Шкот — судовая снасть для управления парусами на ходу судна.

Шлюпбалка — приспособление для спуска и подъема шлюпки в виде изогнутой в верхней части балки.

Шпангоут — поперечная связь («ребро») судна.

Штаг — судовая снасть, располагаемая в диаметральной плоскости судна.

Штерт — короткий кусок тонкого троса.

Штиль — затишье на море.

Ют — кормовая часть верхней палубы.

Ярд — английская единица длины, равная 0,91144 метра.